Vergaderjaar 2014–2015

31 521 Taxibeleid

Nr. 93

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG
Vastgesteld 21 juli 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 28 mei 2015 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

– **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 27 februari 2015 inzake de Doorstart Taxitronic (Kamerstuk 31 521, nr. 87);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 5 mei 2015 inzake de Evaluatie taxibeleid (Kamerstuk 31 521, nr. 88);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 18 mei 2015 inzake de Vierde voortgangsrapportage over de aanpak van illegaal taxivervoer (Kamerstuk 31 521, nr. 89);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 25 februari 2015 inzake de Aanpak van de illegale UberPOP-activiteiten (31 521, nr. 86);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 14 januari 2015 inzake de Uitspraak van het College van Beroep voor het Bedrijfsleven (CBB) inzake voorlopige voorziening Uber (Kamerstuk 31 521, nr. 84).**
– **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 19 december 2014 inzake de Aanbieding beleidsdoorlichtingen Infrastructuur en Milieu 2014 en 2015 (Kamerstuk 32 861, nr. 6);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 18 mei 2015 houdende het antwoord op vragen commissie over de beleidsdoorlichting openbaar vervoer (Kamerstuk 32 861, nr. 6) (Kamerstuk 32 861, nr. 11);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 25 februari 2015 inzake de Werkagenda van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) voor 2015 (Kamerstuk 23 645, nr. 596).**

kst-31521-93
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Dekken, Van Helvert, Hoogland, Houwers, Van Tongeren, Van Veldhoven en Visser,

en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 10.00 uur.

De **voorzitter**: Goedemorgen. Ik heet de Staatssecretaris en haar ambtelijke ondersteuning van harte welkom. Dat geldt ook voor de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat via internet en de sociale media volgen. Ik heet uiteraard ook de woordvoerders van de verschillende partijen van harte welkom.
Ik wil met u afspreken twee interrupties voor de eerste termijn toe te staan. Er zijn eigenlijk twee blokken – de taxi en het openbaar vervoer – maar we hebben net informeel afgesproken dat alle onderwerpen in een keer in de bijdragen worden verwerkt. We hebben de tijd tot 13.00 uur. Dat betekent dat er enige discipline van ons allemaal wordt gevraagd, maar ik zal proberen u keurig door het debat te leiden.
De heer Madlener, die in de Tweede Kamer actief is voor de PVV, kan niet aanwezig zijn wegens ziekte.
Ik geef het woord aan mevrouw Van Tongeren voor haar vijf minuten spreektijd in eerste termijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik zal in dit debat namens de fractie van GroenLinks de Staatssecretaris oproepen om in die gebieden waar de bereikbaarheid van het ov de laatste jaren enorm is verminderd, een vorm van meerijdiensten toe te staan.
Dit algemeen overleg staat voor ons in het teken van innovatieve en duurzame mobiliteit. Daar is een schreeuwende behoefte aan. In het openbaar vervoer monopoliseert de NS het aanbod van mobiliteitskaarten en in de taxibranche probeert UberPOP de markt open te breken. Het wordt hoog tijd dat deelinitiatieven op mobiliteit krachtig worden gestimuleerd. Vraag naar en aanbod van mobiliteit moeten niet alleen zo voordelig mogelijk bij elkaar worden gebracht, maar ook zo duurzaam mogelijk. Dat vereist innovatieve initiatieven en een nondiscriminatoire toegang tot de markt. Aan beide voorwaarden schort het op dit moment.
Ik heb toch twee blokjes in mijn tekst, maar ik zal ze achter elkaar voordragen. Staatssecretaris Mansveld heeft in haar brief over de evaluatie van het taxibeleid gesteld dat meerijdiensten moeten voldoen aan de wettelijke eisen, omdat anders het level playing field in het gedrang zou komen. De problemen hebben vooral te maken van het vereiste blauwe kenteken, de ondernemersvergunning en de boordcomputer. Wij denken graag met de Staatssecretaris mee. De boordcomputer is omstreden en verdwijnt wellicht zelfs op korte termijn. Er zijn apps die de boordadministratie beter kunnen regelen dan de boordcomputer zelf. Is de Staatssecretaris bereid om alternatieven die dezelfde doelstelling beter en tegen lagere kosten kunnen realiseren, te onderzoeken? Het zou mooi zijn als de Staatssecretaris nieuwkomers op de markt zou ontslaan van de verplichting om een boordcomputer te installeren. Wij begrijpen dat daar op dit moment gedoogbeleid op wordt gevoerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).
De ondernemersvergunning draagt, zo stelt de Staatssecretaris, niet direct bij aan de kwaliteit van het vervoer. Dat doet de chauffeurskaart wel. Meerijdiensten vragen die tegenwoordig al standaard aan. Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen de ondernemersvergunning en de handhaving

van de plicht daarop? De ondernemersvergunning zal binnenkort waarschijnlijk ook verdwijnen.
Ten slotte ga ik in op de eis van het blauwe kenteken. Een blauw kenteken zegt eigenlijk niet veel meer dan dat een bepaald type auto beschikt is voor taxivervoer. Is de opstartmarkt van taxi's precies hetzelfde is als bijvoorbeeld een vaste klantenkring van meerijdiensten? Wat GroenLinks betreft, hoef je niet meer eisen te stellen dan goedkeuring van de RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer). Blauwe kentekenplaten zijn min of meer een keurmerk. Toeristen in Amsterdam weten bijvoorbeeld dat ze in goedgekeurde auto's worden vervoerd als er een blauw kenteken op zit. Maar de vaste klanten van meerijdiensten hebben daar volgens GroenLinks geen behoefte aan. Een APK, waaruit blijkt dat een auto veilig is, zou wat ons betreft voldoende moeten zijn om een meerijdienst te mogen aanbieden. Ook GroenLinks zou graag zien dat daar kleinere en zuinigere auto's worden gebruikt. In het oosten van het land is er al een meerijdienst die ritten aanbiedt met kleinere en zuinigere auto's. Je ziet tegenwoordig gelukkig ook Tesla's met een blauw kentekenbord, maar het zijn vooral grote, vette BMW's die heel veel meer brandstof verstoken dan een iets kleinere, zuinigere auto.
Kortom, Staatssecretaris behandel de meerijdiensten niet als taxidiensten, maar maak daar een aparte categorie van. We hebben nu particulier vervoer, we hebben leaseauto's en we hebben taxi's. GroenLinks pleit ervoor dat er een vierde categorie meerijdiensten komt. Een voordeel daarvan is dat snorders zich makkelijker aansluiten bij meerijdiensten en daardoor controleerbaar en belastingplichtig worden. Dat zou wat GroenLinks betreft een stap vooruit zijn. Ook zou waar dat nodig is met hybrides moeten worden gewerkt, want dat verbetert de luchtkwaliteit in de grote steden, maar ook daarbuiten zou dat fantastisch zijn. Nederland heeft geen dekkend ov-stelsel. In veel streken rijdt sporadisch een bus die je soms ook nog ver van tevoren zelf moet bellen. Het gevolg daarvan is volgens ons dat veel mensen in arren moede kiezen voor een auto. Is de Staatssecretaris bereid om naar een voorstel op dit punt te kijken?
Dan wat betreft het openbaar vervoer. We hebben daar vele debatten met de Staatssecretaris over gevoerd. Ik pak er nu één punt uit. Samen met de VVD en de ChristenUnie heeft GroenLinks vragen gesteld over het aanbieden van mobiliteitskaarten. Bijna 550.000 mensen maken voor woon-werkverkeer gebruik van een mobiliteitskaart: 300.000 hebben een NS-businesskaart en 250.000 hebben een kaart via alternatieve aanbieders. De alternatieve aanbieders concurreren vooral op kwaliteit, deur-tot-deurvervoer en duurzaamheid. Op alle vervoersmodaliteiten is concurrentie en marktwerking mogelijk, behalve op dit moment op treinvervoer. Dat is op zich nog niet problematisch, maar wel als de NS hun netwerk weigeren open te stellen voor alternatieve aanbieders, uit angst hun eigen businesskaarthouders te verliezen in een eventuele concurrentieslag. Hoe staat het ermee op dat vlak? De Staatssecretaris was met dat onderwerp bezig op verzoek van ChristenUnie, VVD en GroenLinks. Is het nu mogelijk om met die bestaande kaarten door te gaan? Wat vindt de Staatssecretaris ervan om de NS te brengen tot een kostengeoriënteerde prijsstelling, zodat er een level playing field ontstaat voor alle aanbieders van mobiliteitskaarten? Dus net zo'n level playing field als waar de Staatssecretaris in de taxibranche ontzettend aan hecht.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Ik begin met de taxiwereld. Ik heb gelezen dat de ondernemersvergunning verdwijnt en dat de Staatssecretaris daar nu voorbereidingen voor treft. Wat is nu de situatie? Op dit moment moeten taxichauffeurs beide vergunningen nog hebben, maar die ondernemerslasten zijn eigenlijk niet wenselijk. De overlap met de chauffeursvergunning is ook groot. Hetzelfde geldt voor de boordcomputer. Ik heb gelezen dat er geen boetes meer worden uitgedeeld als er geen boordcomputer aanwezig is. De plicht om een boordcomputer te

hebben, zal binnenkort ook verdwijnen. Dat vind ik een goede zaak. Er zijn genoeg apps en dergelijke waarmee het doel kan worden behaald, namelijk een goede ritadministratie. Of dat via een dure boordcomputer gebeurt of via een mooie app, is in principe niet relevant als men die goede ritadministratie maar kan overleggen. Wat is op dat punt het signaal? Als er geen boete meer wordt gegeven, wat ik wel kan begrijpen, is dan het signaal: beste mensen, als u nu een nieuwe auto koopt, koop dan geen boordcomputer? Is dat wat de Staatssecretaris nu zegt? Of is er in principe wel een verplichting, maar wordt het niet beboet als men er niet aan voldoet? Die signalen moeten wel helder zijn, zeker voor de ondernemers die vechten voor een plek in die markt.
Mevrouw Van Tongeren sprak al kort over het blauwe kenteken. Ik wil daar nog een vraag aan toevoegen. Wat is de overweging van de Staatssecretaris om zo'n blauw kenteken wel te hanteren voor ondernemers die als eenpitter rijden, af willen zien van de belastingvoordelen van de ondernemer en niet deelnemen aan de straatmarkt, maar vooral aan de contractmarkt? Dan is het punt van herkenbaarheid niet meer aan de orde en is ook het punt van belastingmaatregelen voor ondernemers niet meer aan de orde. Wat is dan het argument om toch nog een blauw kenteken te eisen?
Ik heb ook een vraag over het ov. Ik heb de brief van de FNV over de losse kaartverkoop in de bus gelezen. Zij willen daarvan af en benoemen de begrijpelijke nadelen. Mijn fractie ziet die nadelen ook, maar aan de andere kant is het heel prettig dat je een los buskaartje kunt kopen als je een keer gebruik van de bus wilt maken. In grote steden in andere landen is dat ook nog steeds mogelijk. Er kan natuurlijk wel een prijsverschil zijn. Dat is begrijpelijk. Hoe staat het kabinet hierin?
Als het gaat om het Waddengebied – de groeten van de heer De Rouwe – hebben wij signalen gehoord dat er voldoende middelen zijn om de vakantieganger/taxichauffeur in de hand te houden. Klopt dat? Loopt dat goed of is daar nog meer nodig?
Tot slot wil ik nog iets zeggen over de ov-chipkaart. We hebben deze week een plenair debat gevoerd dat ook over dit punt ging. De kans bestaat dan ook dat ik nu dingen ga zeggen die ik plenair ook heb gezegd. Ik ben nog niet zo lang Kamerlid en weet dan ook nog niet precies hoe het hier gaat. Ik zou echter niet willen dat ik het nu hier niet noem en dat mensen dan zeggen: die Van Helvert zei er in het AO niets over.
Als het gaat om de mobiliteitskaart is het belangrijk dat er een level playing field ontstaat voor alle aanbieders. Het CDA vindt het belangrijk dat zo'n mobiliteitskaart gestimuleerd wordt, want hoe meer en hoe makkelijker het voor de reiziger is om te kiezen en te switchen tussen verschillende verkeersmodaliteiten – openbaar vervoer, taxi, huurfiets, auto en wat er meer kan ontstaan – hoe beter, sneller en efficiënter we kunnen reizen. Een mobiliteitskaart is daarbij heel belangrijk. Er zijn veel aanbieders, behalve als het gaat om de trein. Daar is in Nederland één monopolist voor het hoofdrailnet. Het is dan ook lastig om daar problemen te voorkomen. Daarom is het belangrijk dat er voor die kaarten een eerlijk speelveld ontstaat. Hoe verankert de Staatssecretaris dat in de wet?

De **voorzitter**: Dank u wel. De groeten terug aan de heer De Rouwe.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik wil drie dingen bespreken: de taxi, het openbaar vervoer, het NOVB, en tot slot de «verantwoording», de beleidsdoorlichting van het ministerie.
Ik begin met de taxi. De Partij van de Arbeid steunt de inzet van de Staatssecretaris om de taximarkt toekomstbestendig te maken. Die doelstelling delen we. Er is op dit moment namelijk nog wel wat mis. Het is nog steeds mogelijk om om te rijden, mensen te weigeren en ritten niet uit te voeren als ze niet aantrekkelijk zijn. Er zijn verschillende redenen

waarom Nederlanders niet een, twee, drie in een taxi stappen. Een taxi is ook nog eens duur. Tegelijkertijd staan chauffeurs vaker stil dan dat ze rijden. Kortom, het is een markt waar wel ruimte is voor verbetering.
De Staatssecretaris heeft een aantal zaken aangekondigd. Ik wil het eerst hebben over de experimenteerruimte. De PvdA vindt dat die volledig moet worden benut. Op dit moment gaat is om alleen in het landelijk gebied experimenten te doen. Wat ons betreft, zouden die ook in stedelijk gebied kunnen worden gedaan. Dan wordt ook duidelijk hoe in een stedelijke omgeving experimenten in de taxiwereld uitwerken en of er alternatieve dienstverlening mogelijk is, anders dan de dienstverlening die er op dit moment is. Het is van belang om inzicht te krijgen in de effecten van het buiten werking stellen van regels, zoals het afschaffen van het onderscheid tussen de gele en blauwe kentekens, op het taxivervoer voor de reiziger. Wat betekent dat? Wat zijn de gevolgen daarvan? Het zou in theorie ten goede moeten komen aan de klant, aan de reiziger.
Een experiment is ook niet iets dat zomaar uit de lucht komt vallen, maar iets waarvoor ook de Staatssecretaris actief contact moet zoeken met gemeenten, met het openbaar vervoer en met andere marktpartijen. Zij moet zo snel mogelijk met initiatieven komen. De vraag is dus eigenlijk of we lijdend voorwerp zijn bij zo'n proef of dat er echt actie vanuit de rijksoverheid, door de Staatssecretaris nodig is om die proeven voor elkaar te krijgen. Het hangt van die twee mogelijkheden af hoe snel het zal kunnen gaan.
Dan iets over de regels in de taxiwereld. Wij kunnen ons wel vinden in de voorstellen voor het op korte termijn afschaffen van regels, maar we willen op een aantal punten nog wel wat meer zekerheid hebben. Het gaat dan met name om de vog-eisen (verklaring omtrent het gedrag). Leidt dit er niet toe dat je – ik zeg het even grof – «foute chauffeurs» krijgt en dat er mensen actief worden in het vak, van wie wij vinden dat die zich beter met andere activiteiten zouden kunnen bezighouden of die zich misschien al met andere activiteiten bezighouden, waardoor je denkt: die kunnen beter niet in dit vak werkzaam zijn. Kortom, hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen de borging van dat principe?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De heer Hoogland noemde de vog. Eigenlijk gaat het om de vraag hoe je op de taxi chauffeurs krijgt die deugen. Er zijn vast heel veel goede taxichauffeurs, maar we kennen ook allemaal voorbeelden van taxichauffeurs die net iets minder zijn. Wat zijn de ideeën van de PvdA om dat voor elkaar te krijgen? Die verklaring omtrent gedrag is nu verplicht, maar dat heeft nog niet geleid tot een set taxichauffeurs, waarmee op een enkel klein voorvalletje na nooit iets mis gaat.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik denk dat mevrouw Van Tongeren nu de kern raakt. Daarom heb ik daar ook een vraag over gesteld. Ik heb er niet een vastomlijnd beeld bij. Ik moest echter denken aan de uitzendbranche, waar de vergunningen zijn afgeschaft. Je kunt je afvragen of dat verstandig is geweest. Iedereen kan nu in die branche actief worden en dat trekt altijd mensen aan, van wie je liever niet hebt dat ze actief worden. Dat zal in elke branche zo zijn, dus ook in de taxibranche. De vraag is dan ook welke effecten de Staatssecretaris daarvan verwacht. Taxiondernemers hoeven straks voor een ondernemersvergunning niet meer aan de eisen van vakbekwaamheid te voldoen. Welke invloed gaat dat hebben op de mensen die actief zullen worden in de taxiwereld? Dat zijn ook vragen die bij ons leven. Ik woon zelf in Rotterdam-Zuid en daar is het op dit moment populair om kapperszaken te gebruiken voor criminele activiteiten. De vraag is dan of dat een vergunningplichtig vak moet worden. Dat kan, maar dan kiest men de volgende keer voor een andere zaak. Ik zie ook wel dat er een kat-en-muisspel gaande is en daarom willen we graag inzicht hebben in de consequenties.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ziet de PvdA misschien net als GroenLinks ook een mogelijkheid om dat met publieke feedback te doen? In andere branches worden apps gebruikt om een beoordeling te geven. Ik kan me voorstellen dat het zeker met lokale meerijdiensten goed lukt, want daar gaat het om mensen die lokaal bekend zijn en die belang hebben bij een goede reputatie. Als vervanging van allerlei verplichtingen zou men dus kunnen kijken of voor een beoordeling door klanten een app kan worden gebruikt.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voordat ik de vraag beantwoord, wil ik eerst een onderscheid maken tussen meerijdiensten en taxivervoer in personenauto. Bij meerijdiensten geldt nu al dat als je bij iemand in de auto stapt, je dat bewust doet en daar een kleine vergoeding voor geeft. Er is dan sprake van een commerciële activiteit. Het risico van degene die instapt, is dat hij instapt bij iemand waarbij hij misschien liever niet in wil stappen. Dat is de eigen verantwoordelijkheid. Als het gaat om de taximarkt en initiatieven op het gebied van vervoer in de eigen auto, denk ik dat mevrouw Van Tongeren gelijk heeft en dat het goed zou zijn om te kijken naar vormen van apps, waarmee je een waardering kunt geven.
Ik wil een klein uitstapje maken, dat is altijd gezellig. Ik was twee weken geleden in Colombia. Daar is het niet verstandig om een taxi op straat aan te houden. Als je daar gebruik maakt van app-diensten – er zijn er daar verschillende – dan weet je zeker bij wie je in de auto stapt en dan kun je achteraf een beoordeling geven. Dat is in zo'n onveilig land een manier om veiligheid te borgen. Dat is een heel andere context, dat begrijp ik, en ik denk ook niet dat we de situatie in Nederland daarmee moeten vergelijken, want die is heel anders. Ik zie echter wel het punt van mevrouw Van Tongeren, maar de vraag is of je dan weer verplicht moet gaan stellen dat iedereen achteraf een beoordeling moet kunnen geven. Dat gaat mij wat ver, maar ik kan me wel voorstellen dat er hybride oplossingen zijn. Daarvan is dit er een die wij zeker nuttig zouden vinden.
Ik kom nu op het openbaar vervoer. Het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) heeft een werkagenda gemaakt, waarin concessieoverschrijdende problemen worden aangepakt. Een daarvan is de € 2,50 die het kost om je eigen geld terug te krijgen van je ov-chipkaart. Kortom, je eigen geld staat erop, maar wil je dat eigen geld terug, dan moet je betalen. Dat is een van de dingen die de PvdA al vaker heeft genoemd en waarvan nu gezegd wordt dat het op de agenda wordt gezet. Ik vraag mij af waarom dat niet gewoon geregeld kan worden. Je weet van tevoren wat dat kost, want je mist de administratiekosten, maar je weet ook dat je daarmee een systeem maakt, waarbij mensen weer bij hun eigen geld kunnen, dat ze zelf op die kaart hebben gezet. Dat kun je nog maximeren tot drie keer per jaar, maar de huidige situatie vinden wij gelegitimeerde diefstal, want het is geld van de mensen zelf en zij moeten betalen om het terug te krijgen. Dat is wat ons betreft de omgekeerde wereld, zeker omdat het voor veel mensen noodzakelijk is om dat geld er weer af te halen.
Ik heb nog één vraag over het openbaar vervoer. Vandaag is de website Plane & Train gelanceerd. Dat is een openbare site met openbare data, waarop je over de hele wereld een reis kunt plannen. Ik heb de site getest en het werkt redelijk. Er zit nul euro subsidie in. Er is alleen een aanmoedigingsprijs van € 10.000 gegeven door de ANWB. Wij hebben 9292 en dat kost 5,4 miljoen. Kan ik ze vergelijken? Dat weet ik niet. Ik zeg dus niet dat we moeten stoppen met 9292, maar ik zat op dat moment in het ov wel even na te denken over de vraag waarom dat niet in Nederland zou kunnen. Waarom kunnen we die data niet ook openbaar beschikbaar maken? Als je een aantal enthousiaste mensen vraagt om daar wat mee te doen en daar een aanmoedigingsprijs aan koppelt, dan kan dat een effectieve manier zijn om verder te komen op dit gebied en dat tegen minder kosten. Ik weet dat de Staatssecretaris hier niet helemaal over

gaat, maar het leek mij wel aardig om haar te vragen hoe zij hier tegen aankijkt.
Tot slot iets over de verantwoording 2012. Dat is eigenlijk het minst interessante onderwerp voor alle kijkers thuis, maar het is wel het onderwerp waar ik het minst vrolijk van werd toen ik keek hoe die verantwoording er voor stond. De verantwoording vond plaats tot 2012 en die bespreken wij nu hier in 2015. Dat is een situatie die ik Kafkaësk vind. Waarom heeft het zo lang geduurd voordat die verantwoording hier was? Waarom moeten we nu over data tot 2012 spreken? Dat vraag ik me af. Een van de dingen die naar voren komen – ik durf het bijna niet te zeggen, want ik vind dat echt gênant – is dat er een redelijk goed beeld is ontstaan van de kosten die zijn gemaakt in de ov-wereld. Als ik thuis gekookt heb en er wordt gezegd dat het redelijk gelukt is, dan weet ik één ding zeker: dan was het niet best. Dat gevoel krijg ik hier ook bij. Er is totaal geen inzicht in de BDU-gelden (Brede Doeluitkering) die naar de provincies en gemeenten gaan, wat daarvan besteed wordt en of dat doelmatig gebeurt of niet. Dit terwijl ook een van de conclusies in het rapport is dat decentralisatie centrale doelen rechtvaardigt. Dat lijkt mij logisch, want ook al is het niet altijd aan het ministerie om het openbaar vervoer te regelen, als er geld naartoe gaat, moet dat goed worden verantwoord.
Ik begrijp ook wel dat de Staatssecretaris nu niet dat hele rapport paraat heeft, maar zij is er wel verantwoordelijk voor en het is naar de Kamer gestuurd. Het is waarschijnlijk een paar jaar geleden al voor een deel afgerond, want het loopt tot 2012. Dit is echter niet goed en het moet echt beter. Dit moeten we anders doen. Daarom ben ik ook blij dat we nu namens de commissie twee rapporteurs hebben, die de hele begroting gaan doornemen. Het doel moet niet zijn om een bepaald aantal kilometers openbaar vervoer te laten rijden, het doel moet zijn mensen effectief te vervoeren, van deur tot deur, en dat op een efficiënte manier. Volgens mij moeten we daar echt nog een slag maken. Sorry aan de kijkers thuis voor dit saaie deel, maar het is echt belangrijk dat er nu een slag gemaakt wordt in de verantwoording van het ministerie. Het is namelijk onleesbaar en er staan dingen in waar ik echt van schrik.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. De opwinding is herkenbaar en volgens mij gaat het bij de discussie over het jaarverslag ook om onderwerpen als beter benutten en dergelijke. Die discussie volgt echter later. Ik wil mijn bijdrage nu vooral richten op de taxiwetgeving. In Nederland, met de drukst bereden snelwegen en het drukst bereden spoor en koploper als het gaat om mobiliteit, zijn we wereldkampioen taxi mijden in plaats van taxi rijden, alle overheidsinspanningen van de afgelopen vijftien jaar ten spijt. We hebben steeds gedacht aan de klant en in dat kader bedacht wat kwaliteit is en wat betrouwbaarheid is. Dat heeft echter niet gewerkt, maar het heeft wel veel handhavingsinspanningen van de overheid gekost. Taxiondernemers worden horendol van alle vergunningen. Inmiddels heb je er al twaalf nodig en als je in Amsterdam wilt rondrijden als TTO (Toegestane Taxi Organisatie) kost dat bijna € 12.000 om überhaupt te mogen rijden. We zijn dus eigenlijk weer terug in de situatie van voor 2000. Er zijn dan ook alleen maar verliezers.
We zijn dan ook blij met de brief van de Staatssecretaris, waarin staat dat we een andere kant op moeten en dat we moeten kijken naar de toekomst. Wij zien een toekomst waarin je juist gebruik maakt van alle ontwikkelingen die nu binnen de mobiliteitssector spelen. Dat zijn niet alleen de apps als het gaat om Uber of Taxify en nog een aantal van dit soort spelers, zoals BlaBlaCar en SnappCar. Een aantal ondernemers richt zich op deelauto's en huurauto's. Ik heb geen idee waar het schip uiteindelijk zal stranden. We zien echter wel dat onze wetgeving verkokerd is. De Wet personenvervoer denkt nog in concessies voor het openbaar vervoer en voor taxi» s. Die verkokering moeten we loslaten. Wij zien de pilot die de Staatssecretaris heeft aangekondigd in haar brief als een stap om te kijken

wat kan werken en wat niet kan werken. Niet alleen in gebieden waar het ov niet rendabel is, maar juist ook in stedelijke gebieden waar een andere mobiliteitsbehoefte kan ontstaan, is het goed om te gaan experimenteren en te kijken wat het kan betekenen. Of dat nu met of zonder blauwe kentekenplaat is, daar moet naar gekeken worden.
De Staatssecretaris noemt in haar brief drie uitgangspunten waarom zij vindt dat regulering nog steeds noodzakelijk is. Onze vraag is of dat zaken zijn die de overheid moet regelen en of het inmiddels niet tijd is dat de markt dat gaat regelen. Is betrouwbaarheid niet per definitie iets voor een ondernemer? Als jij niet op tijd komt en als jij omrijdt, dan ben je gewoon het ondernemerschap niet waard en dan kom ik als klant ook niet meer terug. Dat mechanisme – dat heet met een mooi woord ook wel «reputatiemechanisme» – was voorheen niet mogelijk, maar dat is nu door allerlei innovatieve ontwikkelingen, zoals ICT, gelukkig wel mogelijk. Laten we dat dan ook vooral omarmen. Wij zien deze brief als een goede eerste stap. Het is nog geen eindstation, maar een beginstation om te praten over de toekomst van het ov, de schotten weg te halen en te kijken wat dat betekent voor omringende wetgeving, zoals de fiscale wetgeving en de socialezekerheidswetgeving. Laten we die pilots ook vooral gebruiken om te kijken wat er mogelijk is. Ik heb al verschillende voorstellen ontvangen van provincies die allerlei mogelijkheden zien om dit slim in te zetten. Dus wat ons betreft gaan we daarmee door.
We hebben nog wel een aantal vragen. Er worden op dit moment een aantal evaluaties gehouden, zoals BCT (Boordcomputer Taxi). Eergisteren hebben we schriftelijke antwoorden gekregen, maar die heb ik nog niet goed kunnen bestuderen. Dat zal wel een VSO worden, denk ik. Een ander element dat nog onvoldoende naar voren is gekomen, is de tariefdifferentiatie. We hebben in de taximarkt alles dicht gereguleerd, ook de tarieven. Daardoor ontstaat er geen concurrentie. Verder hebben we ook nog eens TTO's. Je ziet dat juist daar waar TTO's zijn, de tariefdifferentiatie helemaal niet meer zichtbaar is. Dit punt wordt niet als zodanig genoemd, maar in de evaluatie lezen wij dat het beoogde effect van de wetswijziging nog niet is bereikt en dat er positieve, maar ook negatieve effecten zijn van de TTO's. Onze oproep is om in de evaluatie van de BCT nog scherper te kijken naar die TTO's. Dat blijft nu namelijk een beetje in de lucht hangen. Maar als je hiermee door wilt gaan en als je de verkokering wilt opheffen en ruimte wilt geven aan de markt en die juist in staat wilt stellen om aan die aspecten invulling te geven, moet je ook kijken naar die TTO's. Daar zijn de gemeenten ook verantwoordelijk voor.
Ik ga nu snel naar het ov. Gisteren hebben we een uitgebreide discussie gehad, waarin een aantal elementen, zoals de mobiliteitskaarten, al naar voren zijn gebracht door mijn collega's. De heer Hoogland heeft net al een terechte vraag gesteld. In het verlengde daarvan wil ik nog ingaan op het punt van het afgekochte reisrecht. Mijn collega Betty de Boer heeft daar eerder al vragen over gesteld. Wij vinden dat je geen boete hoort te krijgen als je het reisrecht hebt afgekocht met een abonnement, maar vergeten bent in te checken. De Staatssecretaris heeft gezegd dat zij hiernaar zal kijken. Wij willen graag weten wat de stand van zaken is en of het nu is geregeld met de vervoerders.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Als ik in een taxi stap, is dat soms een uitstekende ervaring, maar soms ook helemaal niet. Dan is het duur of is de route onduidelijk en kan ik niet kiezen als ik op het station aankom. Je hebt ook weinig keuze, want er staan allemaal grote, ronkende Mercedessen voor het station. Ik vraag mij overigens ook af waarom die allemaal staan te ronken, midden in de stad. Hebben we niet zoiets als problemen met de luchtkwaliteit? Oftewel, er is nog heel wat te verbeteren. Laat dit dan de positieve noot zijn. De tijd staat gelukkig niet stil. Met de komst van internet, smartphones, zelfrijdende auto's en ook de reiziger die zelf steeds meer digitaal is, ontstaan er nieuwe mogelijk-

heden. Verder vervaagt de grens tussen ov, taxi, carpool en eigen auto. We moeten kijken welke kansen dat biedt. Er werd net al terecht gerefereerd – dat is ook in de brief van de Staatssecretaris te lezen – aan regio's waar het lastig is om de bereikbaarheid via het openbaar vervoer op een goed niveau te houden. Laten wij dan met elkaar kijken hoe ook dit soort nieuwe ontwikkelingen eraan kunnen bijdragen dat het in prachtige, kleine dorpen, waar het heel fijn wonen is, ook fijn reizen is.
Ik kan me voorstellen dat dit bedreigend voelt voor de huidige taxibranche, maar tegen deze ontwikkelingen vechten, helpt natuurlijk niet. We moeten met elkaar kijken hoe we daar zo veel mogelijk uit kunnen halen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Mevrouw Van Veldhoven sprak over kansen die we laten liggen en dat voornamelijk in het landelijk gebied. Als we kijken hoe dorpen bereikbaar kunnen blijven, is het mobiliteitsvraagstuk relevant. Maar hoe kijkt zij aan tegen de stedelijke omgeving? Ik heb aangegeven dat je daar ook een experiment zou moeten doen. Dat lijkt mij interessant, want dat is een plek waar je ook massa kunt maken. Ziet mevrouw Van Veldhoven dat ook zitten? Of wil zij beginnen met het landelijke gebied?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik denk dat wij zeker ook naar de steden moeten kijken. Als we spreken over taxi's denken we altijd eerst aan de grote stad, waar je als je aankomt altijd een lange rij taxi's voor het station ziet staan. Ik denk echter dat het ook in het landelijk gebied een heel interessante optie is. Vandaar dat ik daar wat meer over zei. De bulk van het taxivervoer vindt natuurlijk plaats in de steden. Juist daar kan het, als het goed geregeld is, een heel interessante component zijn bij dat van-deur-tot-deur-reizen. Het kan dus een heel interessant alternatief worden voor de auto als je het laatste stukje net zo gemakkelijk en net zo comfortabel kunt reizen als in de trein. Dan moeten er echter wel dingen veranderen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het antwoord is helder. Het is goed om te horen dat mevrouw Van Veldhoven ook in de stad experimenten zou willen. Op dit moment zit dat niet in de voorstellen van de Staatssecretaris. Vandaar dat ik er expliciet naar vraag. Hoe ziet mevrouw Van Veldhoven het voor zich? In Amsterdam is er een prachtig stadsbestuur van VVD, D66 en nog een aantal partijen. Zou het daar kunnen of niet? Ik snap wel dat het ingewikkeld is en dat het niet morgen al is geregeld, maar het is wel een interessante kwestie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het is zeker interessant. Ik vind dat de Staatssecretaris daar met de steden over moet spreken. Je zou ook aan allerlei andere steden dan Amsterdam kunnen denken. Laten we nu hier niet de keuze maken waar die experimenten precies moeten worden gehouden. Het lijkt mij voor de representativiteit van de experimenten heel belangrijk dat je ook in de stedelijke omgeving een experiment houdt. Ik sta daar open voor en ik wil de Staatssecretaris vragen om daar ook eens over na te denken en met steden over te spreken.
Onze oproep is dan ook: vecht er niet tegen, maar moderniseer de wetgeving, bied ruimte voor innovatie, maar behoud ook wat je behouden moet. Dat zijn veiligheid, consumentenbelangen en een eerlijk speelveld. Dat zijn de kaders die we ook bij die nieuwe ontwikkelingen in het belang van de reiziger moeten handhaven.
Ik ben toch wat teleurgesteld over de brief van de Staatssecretaris, omdat ik deze Staatssecretaris ken als iemand die nieuwe ontwikkelingen ziet en daar niet bang voor is. Hoe kunnen we daar meer van maken? Het is mooi dat ze het fruit dat er is, plukt, maar laten we ook de appels pakken die wat hoger in de boom hangen. Daar zitten kansen in, meer ambitie. De kaders

die de Staatssecretaris schetst, delen we: ruimte voor innovatie en voor ondernemerschap. Dat is allemaal zoals het zou moeten. Maar in de brief staat ook: uit de evaluatie blijkt dat de taxisector nu nog niet klaar is voor een fundamentele beleidswijziging. Dan denk ik echter: om wie gaat het hier nou? Om de taxisector of om de reiziger? Je gaat ook niet aan de kalkoen vragen of hij klaar is voor de kerst. Dit zonder nu te zeggen dat we de kalkoen met de kerst op gaan dienen als we de taxiwetgeving gaan aanpakken. Laten we die link niet leggen. Het gaat toch om de reiziger? Dat zeggen we hier elke keer. Dan moet dat ook het uitgangspunt zijn. Natuurlijk moeten we op een zorgvuldige manier omgaan met alle bestaande belangen in de markt. Maar het doel – waar willen we heen? – moet toch echt vooropstaan. Als je dan zegt dat als een auto geen blauw kenteken heeft, die niet als taxi kan worden gebruikt omdat de kwaliteit dan onvoldoende is geborgd voor de reiziger, dan denk ik: laten we nou kijken naar het doel en openstaan voor de middelen waarmee je dat doel kunt bereiken. Laat het blauwe kenteken niet de nieuwe paarse krokodil worden.
Wat willen we dan graag? Het zou mooi zijn als er niet alleen voor het einde van het jaar experimenteerruimte gecreëerd wordt, maar dat er voor het einde van het jaar gewoon experimenten worden gestart en dat er voor volgende zomer een evaluatie komt, zodat we dan, met de evaluatie van de tariefstructuur, het hele pakket bij elkaar hebben en kunnen kijken welke stappen er gezet moeten worden.
Het is misschien lastig, maar de taxiwetgeving is ingericht op een keuze tussen taxi's. Het zou dan ook moeten gaan om prijs, luxe, reputatie en bedrijf. Als de consument meer kan stemmen met de voeten, kun je de kwaliteit op een makkelijke manier waarborgen. Nu gaan de taxistandplaatsen uit van de eerste in de rij. Daar moeten we een oplossing voor weten te vinden. Hoe denkt de Staatssecretaris daarover?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Volgens mij zitten wij redelijk op een lijn, maar ik wil dit op één puntje testen. Misschien heb ik het namelijk mis. Ik heb de stellige indruk dat je niet verplicht bent om de eerste taxi in de lijn te nemen. Het is nog sterker; als ik op Schiphol ben – daar ben ik met enige regelmaat – haal ik altijd een Tesla uit de lijn. Dat schijnt te mogen. Ik heb daarmee nog nooit problemen gehad. Je loopt dus even langs de rij, ziet de eerste Tesla en zegt dat je in een Tesla vervoerd wilt worden. Dan word je met een Tesla naar huis gereden. Hoe kijkt D66 daar tegenaan?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik denk dat dit een kwestie is van de letter van de wet versus de praktijk. In de praktijk krijg je heel boze blikken als je naar een auto loopt die niet de eerste is in de rij. Misschien vormt Tesla daarop een uitzondering. Ik denk dat Schiphol op een fantastische manier laat zien dat een grote speler ook een koploperspositie kan innemen, ofwel dat hij een voortrekkersrol kan vervullen in het geval van dit soort nieuwe initiatieven. Dan staat er dus geen rij met ronkende auto's. Ik denk dat dat daar een prachtig initiatief is.
Het moet veel gemakkelijker zijn, veel laagdrempeliger. Het moet normaal zijn om d auto te kiezen van dat soort en in die grootte waaraan jij behoefte hebt en dat je de prijs betaalt die bij de desbetreffende auto past. Misschien is de Tesla de duurste auto die daar staat, maar de brandstofkosten zijn anders, dus Tesla kan een heel ander aanbod doen dan dat voor een verlengde BMW met een dieselmotor. Dat moet zichtbaar worden. Mensen moeten dus een keuze kunnen maken. Dan gaat die reputatie ook een rol spelen. We moeten dan echter ook wat de inrichting van de taxistandplaatsen of de mores betreft – laat ik het zo zeggen – helder hebben dat die keuze gewoon mag worden gemaakt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik denk dat de uitdaging in dit debat is om een antwoord te vinden op de vraag hoe we dat doen. Wij allen willen dat graag. Ik probeer die boze blikken te trotseren. Zo nu en dan lukt me dat, maar af en toe geef ik de moed ook maar gewoon op. Ik heb echter ook van chauffeurs van Tesla gehoord dat zij veel meer verdienen, omdat zij daar met grote regelmaat uit de rij gehaald worden. Je zou dan dus differentiatie in aanbod krijgen. Als ik alleen ben, wil ik ook niet in een groot «busje» reizen. Dan zeg ik dat ik de volgende kleine auto wel neem. Mij lukt dat soms, namelijk in de helft van het aantal gevallen. Ik heb geen kant en klare oplossing. Heeft D66 suggesties om dit te doen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Soms zie je dat het fysiek al onmogelijk is om uit de rij te komen, maar het zou wel mogelijk moeten zijn om naar een andere auto te lopen die door de chauffeur uit de rij kan worden gereden in plaats van dat alle auto's in een rij naast elkaar staan en het slechts mogelijk is om de eerste te pakken. Het gaat om dat soort heel simpele dingen. In het kader van het inrichten van taxistandplaatsen en stations zou de Staatssecretaris daarover wellicht ook met de partijen kunnen spreken. Ook gaat het om het letterlijk met elkaar de boodschap uitdragen dat het is toegestaan, dat het normaal is om een auto uit de rij te kiezen. Dan is er ook eerder een prikkel voor de taxiondernemers om te differentiëren. Zij zien dan namelijk dat klanten verschillende wensen hebben en dat zij daarbij beter kunnen aansluiten. Dan wordt de reis van deur tot deur – daar gaat het ons allen om – zo comfortabel mogelijk. Wat comfortabel is, verschilt van persoon tot persoon. Laat de taxibranche daar ook bij aansluiten.
Ik ga in op een aantal punten met betrekking tot het ov en de ov-chipkaart. We hebben in het reces gezien dat de sluiting van de ov-poortjes op sommige stations het atletische in de medemens naar boven haalt. Je kunt zeggen dat dit een prachtig resultaat is, maar ik vraag mij af hoe het staat met de handhaving daar. Ik was op het station in Rotterdam en zag ongeveer tien mensen bij die poortjes staan. Zodoende voorkom je misschien dat mensen er overheen springen, of je haalt meer boetegeld op. Ik vraag mij echter af hoe het zit met de kosten-/bateninzet. Die mensen kunnen daar immers ook niet permanent staan. Kortom, hoe verloopt dat daar?
Ik kom op Limburg. Met elektrificatie wordt in de toekomst de verbinding tussen Heerlen en Aken een stuk beter. D66 is een groot voorstander van goed internationaal vervoer, maar zij vindt het wel teleurstellend dat de verbinding eerst slechter wordt. Dat is echt heel erg jammer. Kan de Staatssecretaris met haar Duitse collega kijken hoe die verbinding nog in stand is te houden de komende tijd?
Ik ga kort in op de verantwoording. Als je decentraliseert, doe je dat omdat je denkt dat de uitvoering beter op decentraal niveau kan plaatsvinden, maar je blijft bepaalde nationale doelen behouden. Je blijft daaraan ook nationaal belastinggeld besteden. Het blijft natuurlijk belangrijk om verantwoording af te leggen over het op een goede manier besteden van dit geld, met inachtneming van alle afspraken die we daarover hebben gemaakt. We moeten daar wel zicht op houden.
De Staatssecretaris is verantwoordelijk voor de reiziger, op één, twee en drie en hoeft geen tarieven vast te stellen. Je ziet echter dat er een grote mate van ontevredenheid is over de tarieven. Ik zie daar toch wel een spanningsveld. Deelt de Staatssecretaris de zorgen over de toenemende kosten voor het ov met het oog op het plaatje van dat waar we met elkaar naartoe willen?
Ik geef een compliment. De Staatssecretaris heeft naar aanleiding van een motie van mijn hand gezegd dat we toeristen en buitenlandse reizigers, beter gaan faciliteren. Ook in een ander AO is daarover gesproken met het Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen. Hoe staat het daarmee?

Hoe zorgen we ervoor dat we die toeristen een betere dienst verlenen wat de informatievoorziening en kaartjes betreft?
Over «het eigen geld terug» van de ov-chipkaart merk ik op dat er sprake is van een continue stroom van transacties en vraag ik mij af waarom voor de allerlaatste transactie, namelijk die van het terugkrijgen van het eigen geld, de prijs van € 2,50 moet worden betaald. Ik vind dat toch ook een beetje lastig.

De heer **Houwers** (Houwers): Voorzitter. Ook ik bespreek twee hoofdlijnen.
In de eerste plaats spreek ik over de activiteiten op het terrein van het openbaar vervoer. Ik sluit mij wat dit onderwerp betreft aan bij de sprekers die het over het bedrag van € 2,50 hebben gehad. Het is inderdaad een beetje gek om te moeten betalen voor het terugkrijgen van het eigen geld.
Ik ga in op het zwartrijden. Daar hoor ik niemand over. Ik hoorde dat de Algemene Rekenkamer – ik meen dat zij het was – zei dat het opleggen van hogere boetes niet helpt. Ik zie op een aantal punten dat dit zo is. Wat zou de Staatssecretaris ervan vinden als we lagere boetes gaven voor zwartrijden en we de pakkans gingen vergroten? Zou de Staatssecretaris daarop willen inzetten?
Ik zou dit ook willen doen in het kader van het tegengaan van geweldsincidenten, want ik hoor en zie heel vaak dat mensen die zwartrijden en die blijkbaar ineens geconfronteerd worden met in hun beleving torenhoge boetes, geweld gaan gebruiken.
Het ov kan beter, maar daar wordt aan gewerkt. We hebben het over de ov-chipkaart gehad en ook over de verschillende betaalmogelijkheden hebben we het de afgelopen tijd naar mijn idee meer dan voldoende gehad.
In de tweede plaats ga ik in op de taxi. Ik zie de taxi als één van de mogelijkheden van vervoer. Je kunt gebruikmaken van het openbaar vervoer, van de fiets, de taxi, de eigen auto, of je kunt lopen. Er zijn allerlei keuzes mogelijk. De grenzen daartussen vervagen. Dat hoorde ik voorgaande sprekers ook al zeggen. De verschillende modaliteiten zouden op elkaar moeten kunnen aansluiten en wij zouden er beter in moeten slagen om het aanbod aan te passen aan de vraag. Uiteindelijk is de vraag immers leidend. Wat mij betreft moet die keuzemogelijkheid echt breder zijn. Je zou bijvoorbeeld moeten kunnen kiezen voor een taxi en misschien ook voor een taxichauffeur of -chauffeuse. Op enig moment zou je een keuze moeten kunnen maken voor een product op basis van prijs, op basis van je voorkeur voor een auto enzovoorts. Die keuze zou je op basis van allerlei dingen moeten kunnen maken. Het zou ook beter mogelijk moeten zijn om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen om de wachttijden te verkorten, het probleem van de leegloop aan te pakken en de kosten te verlagen. Je zou ervoor kunnen zorgen dat mensen eerder hun reis plannen en wellicht kunnen met een taxibedrijf andere afspraken worden gemaakt. Ook wat dat betreft kan ik me wel wat ontwikkelingen voorstellen.
Voor mij maakt het niet zo veel verschil of een taxi een gele of een blauwe kentekenplaat heeft. Als wordt voldaan aan allerlei veiligheidseisen en aan de wens van de klant, is dat wat mij betreft voldoende. Ik zou de experimenteerruimte die de Staatssecretaris op vele gebieden aan de taxibranche wil geven, niet willen beperken tot het platteland of tot gebieden waar het openbaar vervoer «dunner» is, maar ik zou die ruimte ook juist proberen te geven in de stad, waar het om grotere aantallen gaat. Daar zijn wellicht meer mogelijkheden.
Ik kom op de positie van Kiwa. Aan de ene kant heeft Kiwa een soort monopolie en zijn er klachten over de kosten: een A4-tje en een kleine handeling kosten € 1.365. Dat is een kolossaal bedrag. Er zijn afspraken gemaakt met Kiwa. Hoe gaat het als de vergunning vervalt? Kiwa heeft die

inkomsten dan niet meer. Hebben we dan nog verplichtingen? Wie heeft die verplichtingen dan? Hoe werkt het überhaupt als wij zeggen dat die vergunning vervalt. Dan is ook een deel van het werk weg en in dit land zijn we gewend dat mensen zich nogal eens vasthouden aan allerlei rechten die zij hebben. De plichten worden wel eens vergeten, maar de rechten tellen nogal eens.
Mijn laatste puntje – de heer Hoogland sprak daar ook over – betreft verantwoording. Ik denk dat we ons – dit geldt ook voor de Tweede Kamer – veel meer bewust moeten zijn van allerlei regelgeving en plannen die we bedenken en van allerlei uitgaven die we doen. Ik denk dat we veel meer aandacht moeten besteden aan de vraag of dat geld juist besteed is. In dat kader roep ik mijzelf maar vooral mijn collega's nog eens op om op verantwoordingsmomenten en in verantwoordingsdebatten vaker aanwezig en actiever te zijn. Het is volgens mij niet voor niets dat dit onderwerp publiekelijk gezien wat ondergesneeuwd is. De heer Hoogland zei al dat het een saai onderwerp is. Dat is misschien waar, maar het is wel heel belangrijk. Als we uiteindelijk immers niet weten of ons geld goed besteed is, nemen we besluiten zonder dat we weten waar die toe leiden. Dat lijkt me echt een slechte zaak. We moeten dus met elkaar – de Staatssecretaris moet misschien vooropgaan – werken aan een goede verantwoording van de uitgaven die we doen.

De **voorzitter**: Ik dank de woordvoerders voor hun bijdragen in eerste termijn. De Staatssecretaris heeft mij verzocht een kwartier te schorsen om de vragen ordentelijk te kunnen beantwoorden.

De vergadering wordt van 10.51 uur tot 11.11 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heropen het algemeen overleg. Ik stel voor dat ik twee interrupties per persoon toesta. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording in eerste termijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik begin niet zozeer met de taxi's maar met een woord met een veel bredere betekenis, namelijk «mobiliteit». Mobiliteit houdt voor mij de vraag is hoe je van deur tot deur komt, hoe je van vertrekpunt bij het punt van bestemming komt. Ik vraag mij af of wij in de toekomst nog openbaar vervoer zullen hebben of dat dit «vervoer» wordt. Ik ben blij met de inbreng van de leden.
De GroenLinks-fractie stelde ook de vraag of openbaar vervoer nog bestaat. Gevraagd is of er straks nog taxi's zullen zijn, of het niet over deelinitiatieven gaat. Ik denk dat dit heel terechte woorden zijn. We gaan kijken wat straks het vervoer wordt, welke rol apps daarin gaan spelen, wat die deeleconomie inhoudt, wat die betekent voor vervoer en voor bijvoorbeeld gezondheidszorg. Kan een en ander op allerlei andere manieren ingevuld worden? Gaan zelfrijdende auto's een rol spelen? Ook dat punt werd genoemd, alsmede het carpoolen. De D66-fractie noemde de apps. Ook het woord «experimenten» is genoemd. Dit alles is genoemd vanuit de behoefte om vooruit te gaan en te kijken of we «mobiliteit» anders kunnen invullen. Dit dient slechts één doel, namelijk het bedienen van de consument en de reiziger wat het transport betreft. De vraag is hoe we dat gaan doen. Iemand zei dat we het laag fruit inmiddels geplukt hebben en dat we hoger in de boom moeten kijken wat we daar kunnen plukken.
Ik ben heel erg blij met de inbreng van de leden, want ik denkt dat het met de Lange Termijn Spooragenda en de wijze waarop ik naar het openbaar vervoer en de taxiwereld kijk, straks over mobiliteit gaat. Ik denk dat het dan niet meer gaat over deelvormen daarin, maar dat het gaat over een integraliteit van al die vormen om ervoor te zorgen dat we daar aankomen waar we aan moeten komen.

De leden zijn op een aantal door mij net genoemde onderwerpen uitgebreid ingegaan. Interessant vind ik de rij en de vieze Mercedessen die genoemd worden. Ik ken plaatsen waar voor taxi's helemaal geen Mercedessen worden gebruikt maar de Volkswagen Touran waarvan de instap wat hoger is en het dus comfortabeler is om in te stappen. Het gaat dan inderdaad om kleine auto's. Je ziet dat dit gaat veranderen. En wat die rij betreft gaat het om een gedragscomponent in die zin dat je de eerste taxi neemt. Mevrouw Van Tongeren gaf al aan dat zij voor de Tesla kiest en dat dit ook mag. De vraag is dus hoe we, met in ons achterhoofd de wijze waarop wij naar mobiliteit kijken, ook dat soort gedragscomponenten gaan aanpakken. De taxiwereld kent immers een eigen cultuur.
Ik kom op de experimenteerruimte. Ik vind die wel interessant. De vraag is hoe we die transitie naar mobiliteit ingaan. Doen we dat in het buitengebied of doen we dat in steden? Ik zie in het buitengebied al de behoefte ontstaan. In provincies waar het netwerk «dun» is, zie ik dat ze op zoek gaan naar alternatieven. Ik heb de haltetaxi in Zeeland al genoemd. Je ziet dus dat men er daar behoefte aan heeft om te experimenteren en na te gaan of een en ander anders ingericht kan worden. Als er een doel is in een stad om een experiment te doen, ben ik daar zeker geen tegenstander van. Ik vind echter dat we heel goed moeten kijken wat het doel is van het experiment, want ik wil ontzettend graag dat er een uitrol kan plaatsvinden en dat gekeken wordt wat de hobbels zijn en hoe we die kunnen wegnemen. Verder wil ik weten of het een experiment is waaraan in breder verband behoefte is, dus waarvoor geldt dat er behoefte is aan een bredere uitrol daarvan. De vraag is hoe openbaar vervoer mobiliteit wordt. Ik vind dat experimenten altijd van onderop moeten komen, dus dat mensen aangeven wat hun probleem is dat ze graag willen oplossen en waarbij zij hulp willen. Ik zie echter dat het in deze wereld ook belangrijk is om wat dat betreft goed te stimuleren. Ik heb ook aangegeven dat ik daarin zelf de rol zal pakken – dat bevestig ik hier – om met provincies, grote gemeenten en belangenorganisaties om tafel te gaan om te weten te komen hoe we kunnen nagaan welke experimenten kunnen worden gedaan en welk doel daaraan gekoppeld wordt. Het experiment is immers een middel en het gaat uiteindelijk om een doel. En het nog hogere doel is het realiseren van brede mobiliteit.
Voorzitter. Ik zie dat mevrouw Van Veldhoven binnenkomt en daarom zeg ik dat ik de component van de taxirij net heb genoemd. Ik heb gezegd dat dit een gedragscomponent is en dat het voorbeeld van de GroenLinks-fractie eigenlijk wel helder was: als je voor de Tesla kiest, kan dat.
Er is gevraagd naar de inrichting. Wat de ligging van de stoep betreft, bijvoorbeeld naast een station in een gemeente, vind ik dat ik geen rol heb. Ik vind dat ik de rol heb om alle mobiliteitspartijen uit te dagen tot het doen van experimenten. Dat zijn voor mij niet per definitie taxibedrijven. Nee, ik ben wel nieuwsgierig hoe concessieverleners, steden, busmaatschappijen en andere vervoersmaatschappijen kijken naar de component die ook de taxi zou kunnen leveren. Het hoeft voor mij dus helemaal niet alleen uit de taxibranche te komen.
Ik ken mevrouw Van Veldhoven inderdaad als iemand met een grote drive. Zij vraagt of aan het eind van dit jaar al met experimenten kan worden gestart. Dat hangt ervan af. Ik zal wat dat betreft echt een actieve rol innemen, want ik vind dat men moet laten zien dat die experimenten er zijn. Ook hiervoor geldt dat het voor mij eigenlijk altijd een beetje goedschiks-kwaadschiks is. Ik vind dat heel veel dingen goedschiks moeten gebeuren, maar ik vind dat je uiteindelijk moet doorzetten in de zin van: jongens, er komt een nieuwe mobiliteit. Als we het alleen over taxi's hebben, is dat te beperkt. Er zijn ook andere partijen bij betrokken. Zoals ik al zei, zijn ook de concessieverleners decentraal dat, evenals andere vervoersvormen. Voor mij bepaalt dus de aard van het experiment of het mogelijk is om dit jaar te starten. Bij het aanpassen van de regelgeving – dat kost ook tijd – wil ik ook ruimte creëren. Ik heb gisteren

al betoogd dat ik de drive en de behoefte om het snel te laten gebeuren heel erg goed begrijp. Als een experiment «proven» geslaagd is, weet ik echter ook zeker dat we dat kunnen uitrollen. Anders is achteraf de vraag of we het niet te snel hebben gedaan of te onzorgvuldig. Dat spanningsveld zal blijven bestaan, maar ik zal mijn uiterste best doen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Is dit het blokje over het experiment, of komt er nog meer over? Anders wacht ik even totdat de Staatssecretaris alles gezegd heeft wat zij wil zeggen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben bezig met het blokje over de taxi. Ik ga nog kort iets in algemene zin zeggen en dan heb ik het onderwerp experimenteerruimte ook gehad.
Kijkend naar de voorliggende brief over de Taxiwet en om de mobiliteit een kans te geven, vind ik dat innovaties een kans moeten krijgen, ook in de taxisector. Daarvoor wil ik ruimte bieden. We moeten echter ook publieke belangen borgen. Daarvoor zijn regels nodig die wat mij betreft over het doel moeten gaan, dus niet over het hoe. Als mensen roepen dat er meer innovatie mogelijk moet zijn, zeg ik altijd: kijk eens wat er mogelijk is. De meerijdregeling – het meerijden in bijvoorbeeld BlaBlaCar en SnappCar – gaat buiten wetgeving om. Nederland heeft in de wereld de meest liberale wetgeving wat de taxiwereld betreft. Wij doen in mijn ogen iets wat heel verstandig is: wij richten ons op het taxivervoer en niet op hoe dat georganiseerd wordt. Wij richten ons dus niet op platforms et cetera. Je ziet dat er bijvoorbeeld in Amerika wel degelijk gekeken is naar het creëren van aparte wetgeving voor platforms op basis waarvan allerlei initiatieven kunnen plaatsvinden. Dat betreft beperkende wetgeving. Ik vind heel belangrijk dat wij wetgeving hebben die landelijk geldt en die zich richt op de taxi en zijn bestuurder en die zich niet richt op hoe een en ander georganiseerd wordt. In die zin zie je ook dat meerijdinitiatieven, onder andere de apps die ik net noemde, er in Nederland kunnen zijn. Wat mij betreft gaat het erom een goede mix te vinden tussen het borgen van publieke belangen, een goede prijs, veiligheid, kwaliteit en betrouwbaarheid. Mevrouw Visser zei dat de branche toch moet regelen dat het vervoer betrouwbaar is. Ja, maar we hebben een historie met de taxibranche. We kunnen het daar lang en breed over hebben, maar die is er.
Ik kan meteen op TTO's ingaan. Ja, ik vind ook dat we de TTO's moeten evalueren. Met een heel andere argumentatie dan die van de Taxiwet zijn de TTO's opgericht. Dat had te maken met de handhaving van de openbare orde in een aantal steden. Ik hoop dat we, nu we een transitiefase ingaan met een evaluatie van de BCT en de tarieven, ook de evaluatie van TTO's daaraan kunnen hangen. Het is voor mij namelijk niet een constructie die oneindig duurt, maar een middel om een doel te bereiken; decentraal en voor de gemeenten. Ik wil dus met de gemeenten in gesprek en zeg toe dat ik TTO's in de evaluatie meeneem en dat ik na die evaluatie aangeef hoe ik naar de toekomst van TTO's kijk. Zoals ik echter al zei, is dat soort constructies voor mij altijd tijdelijk van aard. De vraag is wat de duur daarvan is en of het probleem is opgelost waarvoor de constructie is ingeroepen. De taxiwereld heeft zeer roerige tijden gekend en ik wil niet terug naar die roerige tijden.
Gevraagd is naar het borgen van het gelijke speelveld. Ja, dat is belangrijk. Dat probeer ik te doen met mijn regel- en wetgeving. Ik vind dat iedereen toegang moet kunnen hebben tot het openbaar vervoer en dat eenieder gebruik moet kunnen maken van de taxi. Ik heb al eerder gezegd dat ik veiligheid, betrouwbaarheid, betaalbaarheid en vervoer van deur tot deur voorop stel. Hoe we dat vormgeven vanuit het publieke belang, zullen we elke keer opnieuw moeten bezien.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het verzoek in eerste termijn was of de Staatssecretaris ook wil ingaan op experimenten in stedelijk gebied. Mijn vraag is of dat alsnog kan en waarom zij de in de brief vermelde keuze heeft gemaakt. Kan de Staatssecretaris deze keuze nogmaals motiveren?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, dat heb ik net gezegd. Ik zie in het buitengebied al dat er een zoektocht plaatsvindt naar oplossingen, bijvoorbeeld de haltetaxi in Zeeland. In een aantal buitengebieden waar het openbaar vervoer steeds «dunner» wordt, zie ik dat men gaat zoeken naar andere oplossingen en dat ook de taxi in beeld komt. Daar zie je dat integratie naar mobiliteit automatisch plaatsvindt, omdat er nieuwe oplossingen gezocht worden. Ik ben op zichzelf niet tegen experimenten in steden, maar ik wil wel heel duidelijk weten wat het doel is van het betreffende experiment voordat ik het kan steunen. Ik wil dat de experimenten daadwerkelijk zijn ingericht om het doel te realiseren. En in het buitengebied zie ik dat die vraag er al is. Een van de leden – ik weet niet meer wie dit was – gaf aan dat hij daar al berichten over kreeg. Je ziet daar dat het begrip «openbaar vervoer» onder druk komt te staan en dat daar dus anders gekeken wordt naar mobiliteit. Daarom start ik het liefst daar waar de vraag daadwerkelijk van onderop komt.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dit was een herhaling van zetten, al kwam er wel één extra component in naar voren, namelijk dit dat de Staatssecretaris niet tegen experimenten in de stad is. Ik interpreteer dit als dat zij daar wel voor is. Dat is mooi. Die is dan binnen. De wedervraag die de Staatssecretaris in dit geval aan de Kamer stelt – dat kan, dat is een nieuwe stijlfiguur – is die waarom het zou moeten in de stad. Zo'n experiment moet immers een doel dienen. Volgens mij is er gewoon heel veel vraag naar in de stad. Dat wordt al bewezen door initiatieven die nu nog illegaal zijn. Er is overigens ook wel iets voor te zeggen dat deze illegaal zijn. Die initiatieven tonen echter wel aan dat er ruimte zit in die taximarkt, al is dat vanwege prijsredenen: de rit is ongeveer een derde van de prijs. Het gaat dan niet om een aanbieder die dat nu doet en die de wet overtreedt, maar het gaat eerder om de bredere vraag of er vraag is naar het mogelijk maken van taxivervoer met personenauto's in het stedelijk gebied. Daar is vraag naar, want anders was dit niet zo succesvol geweest. Dat is dus eigenlijk het antwoord op de vraag van de Staatssecretaris. Daarmee stel ik haar de wedervraag of zij, gezien het feit dat die vraag er is, bereid is om daarmee ook actief aan de slag te gaan. Dat is immers een aanleiding om het te doen.

Staatssecretaris **Mansveld**: De reden dat ik die experimenten in het buitengebied zo graag wil zien en stimuleren, is dat die vraag er is en dat men een zoektocht maakt om erachter te komen hoe men omgaat met dat «dunne» gebied. Die vraag ligt er in de Randstad niet. Daar is voldoende alternatief openbaar vervoer. Dat specifieke vraagstuk is er dus niet in het dichtbevolkte gebied. Als het gaat om experimenten, bijvoorbeeld met betrekking tot het blauwe kenteken, ben ik daartoe altijd bereid. Dan moet het doel van het experiment echter een toevoeging zijn aan mobiliteit en vervoer. Ik ga geen experimenten doen die tot doel hebben om een wet te ontlopen of illegaal bezig te zijn. Nee, het doel is voor mij de mobiliteit: de breedte van de mobiliteit, het vervoer van deur tot deur en het borgen van de kwaliteit, betrouwbaarheid en veiligheid.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Met het oog op de vraag of de taxibranche of de reiziger voorop staat, verfijn ik de vraag die de heer Hoogland terecht stelt. Als er maatschappelijke partijen zijn die in het kader van een betere dienstverlening aan de reiziger vragen of zij een experiment mogen doen – zij komen dus met een omschreven voorstel voor een experiment – met als doel te testen of x of y zou kunnen werken,

staat de Staatssecretaris er dan voor open om daarover het gesprek aan te gaan? Of zegt zij dat zij vooraf heel duidelijk zelf een beeld wil hebben van de experimenten die interessant zijn? Ik ben het met de heer Hoogland eens dat het feit dat zoiets als UberPOP opkomt, aangeeft dat er een behoefte is. Je zou kunnen zeggen dat dit een experiment is geweest van partijen die er niet op hebben gewacht tot het gelegitimeerd werd. Niemand mag de wet overtreden. Dat moet heel helder zijn. Het is daarom des te belangrijker dat we met elkaar bekijken hoe we zorgen voor een afgebakend experiment om de reiziger beter te bedienen.

Staatssecretaris **Mansveld**: De verleiding om tot een als-danbewering te komen, is altijd heel groot. De vraag is dan wat «alles» is en wat «dan» is. Ik vind dat er op verantwoorde wijze ervaring opgedaan moet worden in deze markt en dat in vervoer mobiliteit moet staan voor de reiziger. We hebben wetten. Zaken moeten legaal gebeuren. Met experimenten kan men laten zien dat een wetswijziging voor de reiziger iets oplevert. Ik vind dus belangrijk dat experimenten tot doel hebben om de reiziger inderdaad op één te zetten en dat er meerdere partijen bij betrokken zijn om te laten zien wat de toegevoegde waarde is. Dat zou kunnen zijn dat je je afvraagt hoe je het doet met blauwe en gele kentekens.
Ik zit hier niet om de experimenten voor te schrijven. Ik vind dat ik al een uitermate actieve rol ga innemen door partijen te stimuleren tot experimenten te komen. Ik vind dat belangrijk, want wij moeten die transitie door en daar moeten wij niet bang voor zijn. Wij moeten echter ook eerlijk zijn en ons de vraag stellen wat het doel is. Dan is voor mij het doel inderdaad een verbetering voor de reiziger en niet om iets wat illegaal is, per definitie legaal te maken. Dan wil ik wel zien wat het effect is, welk doel daarmee wordt bereikt en welke partijen daarbij zijn betrokken. Als je naar mobiliteit voor reizigers kijkt, is natuurlijk de vraag welk probleem je oplost. Bij experimenten moet je ook de vraag stellen of er een probleem is, of er iets is wat knelt of dat wij iets anders willen. Ik wil niet treden in het voorbeeld en ik wil dit onderwerp best ruim benaderen, maar het is niet mijn doel om per definitie illegaliteit op te heffen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat is ook niet mijn doel. D66 wil veiligheid, een eerlijk speelveld en oog voor de consumentenbelangen. Het lijkt ons interessant te onderzoeken of je dit ook op alternatieve manieren kunt bereiken. Misschien kun je dan ook meer bereiken dan met de manier waarop het met de huidige taxibranche is geregeld. Dat hoor ik volgens mij veel collega's zeggen. De Staatssecretaris zegt dat zij het interessant vindt om dit te onderzoeken. Dat is dan ook het doel: kan het ook op een andere manier, kun je dit waarborgen of kun je zelfs meer bieden aan de reiziger? Het is interessant om dat te onderzoeken in het landelijk gebied, maar ook in de stedelijke omgeving. Daarom vraagt de Kamer of de Staatssecretaris bereid is om hiernaar te kijken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voor mij is een experiment iets gezamenlijk vormgeven ten faveure van de reiziger. Ik ben niet zozeer geïnteresseerd in de taxibranche an sich, maar ik ben geïnteresseerd in de partijen daaromheen en de vraag hoe je tot integraliteit komt. Ik denk dat ik daar blij mee zou zijn als ik tot de taxibranche behoorde, want dit kan wel eens betekenen dat de markt er anders uit komt te zien en dat er andere diensten kunnen worden geleverd. Dan is de vraag: hoe? Apps behoren tot de dingen die wij niet kunnen tegengaan, maar wij moeten wel een aantal dingen borgen, steeds weer opnieuw. Dit is niet bedoeld om oude wetgeving op de been te houden, maar je moet voorzichtig zijn. In de afgelopen vijftien jaar heeft de taxibranche helaas laten zien dat het niet altijd soepel gaat en dat wij zorgvuldig te werk moeten gaan. Amsterdam bijvoorbeeld heeft laten weten dat zij een experiment met gele kentekens ingewikkeld vindt. Ik kan mij dat, gezien de omstandigheden van de stad,

heel goed voorstellen. Dit neemt niet weg dat wij wel om de tafel moeten gaan om te spreken over de vraag: waarom wel of niet? Die zorgvuldigheid moeten wij betrachten, want dan kunnen wij ook beargumenteren waarom wij iets niet doen. Dat is ook helder voor partijen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik hoor de term «klanten» niet van de Staatssecretaris. Je moet de koek groter maken. Nu is de koek heel erg klein en wij proberen dat zo te houden met allerlei regels. Uiteindelijk is de klant niet tevreden en de ondernemer is dat ook niet. De Staatssecretaris zegt dat zij niet bereid is om de kaders los te laten vanwege de borging van de publieke belangen. Ik heb gezegd dat de publieke belangen op een andere manier door de markt kunnen worden geborgd.
Het doel van de experimenten is naar mijn mening om dit laatste aan te tonen. Dan kun je laten zien dat je kwaliteit, betrouwbaarheid en veiligheid op een andere manier kunt borgen. Dit vereist per definitie dat je de experimenteerruimte ook juist in de G4 gebruikt, omdat de straattaximarkt vooral in die gemeenten voorkomt. Daar zijn de grootste markt en de grootste vraag, maar ook de grootste knelpunten. Nu de Staatssecretaris zegt dat zij wil nagaan hoe zij dit kan doen, roep ik haar op om juist het publieke belang de doelstelling te laten zijn van die experimenten in de G4 en niet alleen in de buitengebieden. Als zij dat niet doet, laten wij een kans lopen en zitten wij hier over twee jaar nog steeds. Wij zijn het dan misschien nog steeds niet eens over de vraag of het anders kan, terwijl wij nu de kans hebben om dit in te vullen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben van mening dat wij de kaders gecontroleerd moeten loslaten, zeker in het kader van de Taxiwet en het verleden daarvan. Er moeten goede evaluaties worden uitgevoerd en ik heb al toegezegd dat ik de TTO's daarin meeneem. Ook de experimenten moeten goed worden uitgevoerd. De experimenten moeten uit de markt, alle sectoren van het openbaar vervoer en de lagere overheden voortkomen. Daar gebeurt het immers. Ik zie dat de behoefte in het buitengebied heel groot is en dat men daar eigenlijk al min of meer klaarstaat met vormen van experimenten. In de steden waarvan wij de problematiek kennen en waarop de TTO's onder andere zijn gericht, is dit wellicht ingewikkelder. Dit weerhoudt mij er niet van om experimenten te stimuleren. De volgende stap is dat wordt uitgelegd waarom er geen experimenten komen. Ik meen dat wij hiermee een heldere start maken. Met de evaluaties kunnen wij ook de tariefstructuur tackelen en de vraag of prijzen te hoog zijn. In die zin zijn wij op weg en ik keer niet om. Het is wat mij betreft ook geen doodlopende weg.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik probeer samen te vatten wat de Staatssecretaris zegt. Ik stel vast dat zij die ruimte wel wil bieden. Ik herhaal mijn oproep juist vanwege die TTO's. De evaluatie die er nu ligt, is in die zin onvoldoende. Die geeft eigenlijk aan dat er onvoldoende informatie is om te kunnen vaststellen of de TTO's wel voldoen. Waar wij zien dat de G4 de grootste markt voor straattaxi's heeft, met TTO's in drie van de vier steden, roep ik de Staatssecretaris op om bij de experimenten de TTO-evaluatie te betrekken. Zo kunnen wij voorkomen dat de experimenten of de evaluatie weer een papieren exercitie opleveren waaruit niet blijkt of het op een andere manier kan worden georganiseerd. Namens de VVD-fractie roep ik de Staatssecretaris nadrukkelijk op om er geen papieren exercitie van te maken en om ook ruimte te bieden voor de G4 in combinatie met de TTO's.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben blijkbaar niet helder genoeg geweest, mijn excuus daarvoor. Ik meen toch gezegd te hebben dat TTO's in mijn ogen een tijdelijke constructie zijn. De vraag is wanneer je het doel van de instelling van de TTO's heb bereikt. Die vraag ligt wat mij betreft heel

nadrukkelijk bij de gemeenten, omdat het over veiligheid, openbare orde en handhaving gaat. Die problematiek hebben wij gehad en ik wil daar niet naar terug. Tegelijkertijd moeten wij ons niet laten vangen in de kramp dat ze moeten blijven bestaan, omdat wij anders teruggaan. Ik neem dit mee in de evaluatie waar terecht om wordt gevraagd. Ik zal ervoor zorgen dat het geen papieren exercitie wordt.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik vind het zonde om hier een interruptie aan te besteden. Ik heb eigenlijk maar één vraag: is het ja of nee als er initiatieven komen voor experimenten in de stad?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb voorzichtig ja gezegd, met de inkadering dat er een doel moet zijn en dat het niet mijn doel is om illegaliteit in de taxibranche legaal te maken. Dat is niet mijn doel van de experimenten. Het gaat om mobiliteit, de reiziger en de integraliteit. Het experiment moet iets toevoegen wat niet alleen in een stad een oplossing kan bieden maar dat dit ook breder kan doen. Daarom is mijn antwoord een zeer voorzichtig ja. Ik zal heel secuur bezien of het experiment voldoet aan de eis dat de reiziger voorop staat en dus niet het opheffen van illegaliteit.
Ik ben al ingegaan op de vragen over het blauwe kenteken. Wij moeten bezien of wij daarmee ervaring kunnen opdoen. Dat kan in een experiment. Het is wat mij betreft instrumenteel, want het gaat om de herkenbaarheid en traceerbaarheid van de taxi, en de mogelijkheid om de taxichauffeur aan te spreken op bijvoorbeeld klachten en de effectiviteit van de handhaving. Wij hebben dit allemaal met een reden ingevoerd. Wij moeten natuurlijk kijken of die redenen er nog zijn en of het op een andere manier kan. Ik weeg dit belang af tegen de bijdrage van een eventueel experiment met een blauwe kentekenplaat aan bijvoorbeeld regionale mobiliteitsoplossingen in gebieden waar minder openbaar vervoer beschikbaar is.
Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of ik een vorm van meerijden in de regio kan toestaan. Dat is heel bijzonder, want meerijden is eigenlijk buiten elke regulering al mogelijk. Je kunt je gezin en andere mensen laten meerijden. Ik verwijs bijvoorbeeld naar BlaBlaCar en SnappCar. Binnen de wetgeving zijn daarvoor dus al veel vormen mogelijk.
Het woord «deeleconomie» dat mevrouw Van Tongeren gebruikte, is veel interessanter. Dan komt de vraag naar voren hoe je al die initiatieven – taxi, meerijden en alle andere vormen die al bestaan – zodanig op elkaar kunt afstemmen dat de deur-tot-deurreis en de mobiliteit van de reiziger worden verbeterd en geoptimaliseerd. Zij verwees vandaag ook als eerste naar het gebruik van apps. Die worden al gebruikt voor BlaBlaCar en SnappCar. Ik voorzie een grote vlucht van de digitalisering, maar uiteindelijk blijft het gaan om een vorm van vervoer, in dit geval de auto. Mevrouw Van Veldhoven gaf al aan dat het ook een zelfrijdende auto kan zijn. Ik kan mij voorstellen dat zelfrijdende auto's geen bezit zijn, maar dat ze onderdeel zijn van een deeleconomie. Ik ben heel nieuwsgierig naar de brief van mijn collega over deeleconomie – die ik hopelijk zelf mede kan vormgeven – want deeleconomie heeft zo veel componenten. Hoe kun je die economie vormgeven? Dat kan in een arbeidsdeel zijn, in gezondheid en in allerlei andere gebieden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Excuses dat ik even weg was, maar ik werd gebeld door de Minister van Infrastructuur en Milieu over de Omgevingswet. Ik moest daar even tijd aan besteden.
De Staatssecretaris zegt veel dingen waar ik mij comfortabel bij voel, maar ik verwacht van haar dat zij tempo en richting uitzet. Als wij het niet doen, gebeurt het gewoon. Een van mijn grote zorgen – ik heb die ook bij Minister Kamp neergelegd – is dat er een grote, mogelijk buitenlandse monopolist op de markt komt die wellicht op een manier met chauffeurs

omgaat waar wij niet blij van worden. Als wij niet heel snel zelf mogelijkheden scheppen – vooral in het buitengebied – voor een soort Achterhoektaxi of Texeltaxi om op die wijze de deeleconomie te bevorderen, dan gebeurt het ook wel, maar niet door ons. Ik nodig de Staatssecretaris uit om met haar ambtenaren een paar van de mooie vragen en punten die zij heeft opgeworpen, redelijk vlot te beantwoorden en die mogelijkheden te creëren, binnen Nederland voor Nederlandse lokale aanbieders en misschien ook sociale aanbieders.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb tijdens de afwezigheid van mevrouw Van Tongeren al gezegd welke stappen ik wil zetten voor de mobiliteit. Mobiliteit en alle andere begrippen als zelfrijdende auto's, deeleconomie en meerijden, gaan een rol spelen, maar voor mij is het belangrijk dat het van-deur-tot-deurmobiliteit wordt en niet mobiliteit van-station-tot-station of mobiliteit van-halteplaats-tot-halteplaats. Daarnaar ben ik op zoek. Ik probeer dit met de brief over de Taxiwet breder te trekken en andere partijen te verleiden om snelheid te maken met initiatieven, zoals de haltetaxi van de provincie Zeeland.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Op het gevaar af dat mijn vraag al beantwoord is, wil ik toch nog iets aanvullen. Zelfrijdende auto's zijn volgens mij nog totale toekomstmuziek, zeker voor het delen. Daar mag wat mij betreft een denktank over nadenken. Hoe zal de Staatssecretaris proberen te voorkomen dat de deelmarkt voor meerijd-apps wordt overgenomen door een buitenlandse monopolist? Hoe kan zij bevorderen dat er in Nederland ruimte blijft voor lokale en mogelijk ook sociale initiatieven die die ruimte zo snel mogelijk opvullen? Het hoeven voor GroenLinks niet allemaal winstgevende ondernemingen te zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Daarom sprak ik over experimenten in de regio's waaruit blijkt dat men dit heel graag wil. Dit geldt ook voor de decentrale concessieverleners. Ik zal me actief inzetten om die experimenten te laten ontwikkelen door partijen die daarbij nu een rol spelen.
De heer Van Helvert heeft gevraagd naar de ondernemersvergunning en de chauffeurskaart. Ik vereenvoudig de ondernemersvergunning en schaf deze mogelijk op termijn af. In de aankomende twee jaar wordt nog gekeken naar de vog. De chauffeurskaart blijft bestaan. Die is van groot belang voor de kwaliteit van het taxivervoer.
De heer Hoogland heeft gevraagd wat de consequenties zijn van het afschaffen van de vog voor ondernemers. Zoals aangekondigd in mijn brief, zal ik onderzoeken hoe zich dit ontwikkelt, hoeveel vraag er is naar vog's en dergelijke. Vooralsnog blijft dit zo bestaan, maar ik zal aan de hand van de evaluatie bezien of dit kan worden afgeschaft.
Ik heb al gezegd dat ik TTO wil evalueren.
De heer Houwers heeft gevraagd wat er gebeurt met Kiwa als de eisen wijzigen. Ik kan in het kader van de overeenkomst niets doen aan de tarieven. De door Kiwa gehanteerde tarieven zijn in de breedte bij alle branches kostendekkend. Zij worden, ook na consultatie van de markt, jaarlijks vastgesteld door de Minister van Infrastructuur en Milieu. Als de vergunningen wijzigen en de kosten daarvoor dalen, zullen ook de tarieven dalen. Dat heeft mogelijk werkgelegenheidseffecten, maar ik weet niet hoe groot die zullen zijn. Daarvoor zullen dan sociale plannen of uitfaseringsplannen worden gemaakt, maar of het zo ver ook werkelijk komt, kan ik op dit moment niet overzien.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik kom nog even terug op de chauffeurskaart en de ondernemersvergunning. De Staatssecretaris zegt dat zij die mogelijk afschaft in de toekomst. Ik begrijp dat het niet mogelijk is om in een keer te zeggen: wij doen dit of wij doen dat. Dit levert echter wel een lastige overgangssituatie op. Als de Staatssecretaris 24 maanden de tijd

neemt om erover na te denken, is dat wel een lange periode. Wat gebeurt er dan in de tussentijd, want dan zitten de ondernemers toch in een soort vacuüm? Hetzelfde geldt voor de boordcomputer. Acht de Staatssecretaris het mogelijk om voor de zomer enige richting aan te geven waaruit blijkt dat het wel of niet wordt gedaan? Zo lang onduidelijkheid is niet wenselijk. Dit geldt overigens ook voor de handhaving, want wat gebeurt er als wordt vastgesteld dat iemand geen pas heeft terwijl wij weten dat die binnenkort misschien wordt afgeschaft? Over de boordcomputer heeft de Staatssecretaris al gezegd dat zij niet zal beboeten, terwijl ook daarover nog geen besluit is genomen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kom zo op de boordcomputer. Ik ga nu in op de vraag over ondernemersvergunning en de chauffeurskaart. Voordat je iets afschaft, is het handig te onderzoeken of vast te stellen of het nog nut heeft en wat de effecten zullen zijn van het eventueel afschaffen ervan. Ik heb een periode nodig om te bekijken wat het effect zal zijn. Ik verwacht dat ik de vergunning kan afschaffen, maar ik kan dat niet van het ene op het andere moment doen zonder dat ik de mogelijke effecten in kaart heb gebracht. Ik betwijfel of er een vacuüm ontstaat, want de ondernemersvergunning is nog tot datum X noodzakelijk. Op een gegeven moment zal duidelijk worden of de vergunning wordt afgeschaft of niet.

De heer **Van Helvert** (CDA): De vergunning is dus nog nodig. De Staatssecretaris zegt dat zij zo terugkomt op de vragen over de boordcomputer, maar daarover heeft zij al besloten dat er in ieder geval niet meer beboet zal worden. Doet zij die toezegging ook over de vergunning? Het maakt mij niet zozeer uit wat het antwoord is, maar het is belangrijk dat er duidelijkheid is voor de ondernemer. Overigens zijn dubbele kosten natuurlijk niet prettig voor de ondernemer, maar ze worden doorberekend aan de klant. Uiteindelijk betaalt de klant in de taxi voor het feit dat de chauffeur een chauffeurskaart en een vergunning moet hebben. Die twee overlappen elkaar voor een deel en het vog is voor beide nodig. Wat zegt de Staatssecretaris nu: wordt dit ook niet meer beboet of wel?

Staatssecretaris **Mansveld**: Er zijn twee verschillende verklaringen omtrent het gedrag. Dat misverstand is nu dus uit de wereld. Gisteren is de beantwoording in het kader van het schriftelijk overleg over de BCT verstuurd. De passage over het niet-beboeten heeft geen betrekking op de aanwezigheid van een boordcomputer, maar op de software update en de tijd die daarvoor in acht moet worden genomen. In die periode wordt gedoogd en niet gehandhaafd met consequenties. Dat zijn dus ook twee verschillende dingen.
De heer Van Helvert, mevrouw Van Tongeren en de heer Hoogland hebben gevraagd of de meerwaarde van de BCT ook niet op een andere wijze kan worden bereikt. Het verschil tussen de BCT en ieder ander alternatief is dat de BCT is beveiligd om veilig gegevens met de overheid te kunnen uitwisselen. De betrouwbaarheid van de BCT staat daarmee buiten kijf. Dat is een noodzakelijke voorwaarde in verband met juridische procedures en de sluitende belastingaangiften van taxiondernemers. Het is klip en klaar dat de BCT wettelijk verplicht is. Het is de verantwoordelijkheid van de ondernemers om de taxi met een BCT uit te rusten. Ik houd eraan vast dat ook nieuwkomers een BCT hebben. In die zin is er dus geen sprake van gedogen.
Ik heb gezegd dat ik de BCT volgend jaar zal evalueren. Daarna kom ik terug op dit vraagstuk. Daarnaast komt er een evaluatie van de tarievenstructuur in de taxiwereld. Zojuist is daar de evaluatie van de TTO aan toegevoegd.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik kom nog even terug op Kiwa en de kosten van een taxivergunning. Als ik het goed heb gehoord, heeft de

Staatssecretaris gezegd dat de tarieven jaarlijks door de Minister worden vastgesteld na consultatie en na overlegging van de werkelijk gemaakte kosten. Als dat zo is, zou de kritiek van de Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) onterecht zijn. Die stelt namelijk dat er een A4-tje wordt uitgereikt tegen inlevering van een CBR-certificaat en een vog. De KNV vraagt zich af wat die werkzaamheden dan zijn. Is de Staatssecretaris bereid om die werkzaamheden inzichtelijk te maken of wordt dit al bekeken en klopt deze aantijging niet? Wat is hier aan de hand.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat de KNV en ik daarover van mening verschillen. Ik heb al gezegd dat de prijzen die in rekening worden gebracht, kostendekkend zijn. Dat wat voor de vergunning moet worden ingeleverd, is heel transparant. Ik heb daar niets aan toe te voegen.

De heer **Houwers** (Houwers): Als het kostentransparant is, betekent dit dat er ergens een overzichtje moet zijn van de tijd die erin gaat zitten. Als je € 1.465 in rekening brengt, zul je, afhankelijk van het uurloon, toch wel iets meer doen dan alleen maar kijken naar een vog'je en een verklarinkje van het CBR.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb er geen enkel probleem mee om dat te overhandigen, maar daar zal dit niet anders door worden.

De **voorzitter**: Mijnheer Hoogland, u bent door uw interrupties heen, maar de leden knikken instemmend. Kort graag.

De heer **Hoogland** (PvdA): Naast de vraag naar transparantie is het de vraag of er een prikkel is voor Kiwa om de kosten te reduceren. Ik snap dat niet van ieder product tot op de euro nauwkeurig kan worden uitgerekend wat het kost, maar op het moment dat er alleen wordt gezegd: dit zijn de kosten en wij slaan die om over de tarieven van volgend jaar, is er geen prikkel voor Kiwa om kosten te reduceren. Wordt daar ook wel eens naar gekeken en over nagedacht?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil met alle plezier de correspondentie die wij over Kiwa met de Kamer hebben gehad, boven water halen. De Kamer heeft die echter eerder ontvangen. Daarnaast zijn er prestatieafspraken gemaakt met Kiwa. De organisatie functioneert volgens die prestatieafspraken. Het is heel duidelijk wat nodig is voor een vergunning. Ik heb al gezegd dat Kiwa kostendekkend werkt.
Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of de BCT kan worden vervangen door apps. De ritgegevens die in de BCT worden opgeslagen, moeten voor toezicht- en handhavingsdoeleinden geschikt zijn. Dat vergt een bepaalde mate van beveiliging van die gegevens om fraude te voorkomen. Wij hebben op dit moment geen alternatieve systemen beschikbaar waarmee gegevens op een geschikte manier kunnen worden geregistreerd en toegankelijk gemaakt voor de inspectie. Andere methoden voorzien niet in een onweerlegbare registratie van ritgegevens. Zoals ik al heb gezegd, komt er volgend jaar een evaluatie van de BCT. Dan zullen allerlei vraagstukken terugkomen, ook dat van de digitale wereld die zich rondom de BCT ontwikkelt.
Ik kom nu bij de vragen over het openbaar vervoer en de mobiliteitskaart. Ik heb de Kamer schriftelijk gemeld dat de NS met de mobiliteitskaartaanbieders overeenstemming heeft bereikt over de nieuwe contracten. Ik ben blij dat partijen er ook onderling zijn uitgekomen. De Kamer heeft mij in het debat over de marktordening en de recast gevraagd of ik wil ingrijpen. Ik heb gisteren betoogd dat het ingrijpen in de marktordening haken en ogen heeft. De effecten – ik heb het dan over roaming en wholesale – onderschrijf ik niet direct, omdat wij werken met een concessiestelsel. De vraag is wat de effecten zijn op het concessiestelsel. Bij roaming en

wholesaleprijzen zijn die zodanig dat wij direct ingrijpen op afspraken die binnen andere concessies zijn gemaakt. Het doel onderschrijf ik, maar de weg die wordt bewandeld onderschrijf ik niet.
De ACM heeft naar de mobiliteitskaarten gekeken. Hij heeft geen formele reden gevonden om in te grijpen in de manier waarop de contracten tot stand zijn gekomen. Dat is voor mij een belangrijk signaal.
Over de opmerkingen over de € 2,50 terug kan ik een lang en een kort betoog houden. Laat ik het zo zeggen: dit wordt vanmiddag besproken in het directeurenoverleg van het NOVB. Daarna wordt het naar het bestuurlijk NOVB gestuurd. Die structuur is bekend. De kosten moeten nog inzichtelijk worden, maar ik heb in het NOVB ingebracht om dit af te schaffen. Het is wel zo netjes dat het NOVB dit bespreekt met de partijen die dit in kaart brengen om de gewenste transparantie te verkrijgen. Zo zit ik hier in.
De coulance voor abonnementhouders wordt ook vanmiddag besproken in het directeurenoverleg van het NOVB. Het voelt voor reizigers met een ov-jaarkaart heel onrechtvaardig als zij meteen een boete krijgen als zij per ongeluk vergeten in te checken en/of uit te checken. De coulanceregeling werkt in de praktijk en ik heb de vervoerders gevraagd de mogelijkheid te bezien om deze coulanceregeling uit te breiden naar de afgekochte reisrechten.
Dit debat doet mij af en toe denken aan de milieudebatten waarin de Kamer ook zo ambitieus is en zij zo snel mogelijk alle problemen wil oplossen, doelen wil behalen en ambities wil neerleggen. Ik zie dat wij snel gaan en het is prettig dat het parlement mij zo stimuleert om dit te doen, maar soms moeten wij het proces zijn gang laten gaan om het uiteindelijke doel te bereiken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Er is een verschil tussen tempo maken en onopgeloste problemen. Vroeger had je een ov-jaarkaart in je portemonnee en je kon overal instappen, omdat je alles al had betaald. Er kan dus niet worden gezegd dat wij die categorie pas later hebben ontdekt. Wij hebben de ov-jaarkaart al lange tijd. Ik hoor graag van de Staatssecretaris dat dit op heel korte termijn wordt opgelost. De niet zo nette oplossing van de lenige reiziger is om één keer in de week in te checken. Dan ben je altijd ingecheckt en theoretisch gedekt. Dat zullen de NS en andere vervoerders ook niet echt fijn vinden. Je krijgt ontwijkend gedrag en aanpassingsgedrag van de klant door een onredelijke regel. Om daarover gedoe met conducteurs in de trein te voorkomen, zou het handig zijn als snel wordt afgesproken dat je niet continue in- en uitcheckplicht hebt als je met een jaarkaart flink hebt betaald voor alle reizen met al het vervoer in Nederland.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan het herhalen, maar het is belangrijk dat er een coulanceregeling is en dat wij op weg zijn om dit formeel op te lossen. Wij hebben hier echter met een aantal partijen te maken. In het NOVB maken wij meters met het oplossen van problemen en het voorkomen. Wij werken de lijst af die er lag. Nu is er een coulanceregeling. Uiteindelijk moet iedereen in- en uitchecken. Je kunt er lang en breed over praten, maar dat is een heldere regel waarover geen misverstand kan bestaan. De incheckplicht is er. Rover en de Consumentenbond hebben een juridische analyse laten maken waarin wordt betoogd dat een incheckplicht en een afgekocht reisrecht onredelijk zijn. Ik ben over het inperken van de incheckplicht duidelijk geweest in mijn antwoord op de vragen van mevrouw De Boer en de heer Hoogland. Er is een coulanceregeling en ik ga ervan uit dat dit wordt opgelost.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De Staatssecretaris en ook meerdere Kamerleden zeggen altijd: de reiziger op één, twee en drie. Een reiziger met een ov-jaarkaart betaalt tussen de € 3.000 en € 5.000 per jaar

om zich te laten vervoeren. Als je die reiziger op één wilt zetten, moet je hem gemak bieden. Er is al betaald voor al het vervoer in het openbaar vervoer. Dus waarom komt daar dan nog een incheckplicht bij? Nu wordt gezegd: wij doen niet al te moeilijk als je het een keer vergeet. Nee, als je de reiziger die zo veel heeft betaald voor zijn vervoer, op één zet, moet je het hem of haar ook gemakkelijk maken en niet meer zo'n incheckplicht opleggen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik hoef alleen maar de noodzaak van het sluiten van de poortjes te noemen om toch weer het woord «incheckplicht» terug te brengen. Het is goed dat wij een paar uniforme regels hebben. Een kaart langs een incheckpoortje halen, zie ik niet als het grootste probleem dat de reiziger met een ov-jaarkaart op dit moment heeft.

De heer **Houwers** (Houwers): Voordat wij al te zeer in de techniek en de details gaan, vraag ik de Staatssecretaris of zij in het overleg ook het volgende wil meenemen. Zij spreekt over het langs de lezer halen van een kaart, maar de techniek is inmiddels zodanig ontwikkeld dat het ook mogelijk moet zijn om de kaart op een meter of anderhalve meter afstand te lezen. Dit betekent dat de kaart niet meer actief hoeft te worden aangeboden. Als ik de kaart in mijn tas of in mijn jas heb, word ik al «gedetecteerd». Dat heeft natuurlijk ook zijn nadelen, dat begrijp ik wel, maar is dit een oplossing waarover de Staatssecretaris in het overleg wil spreken?

De **voorzitter**: Het klinkt een beetje alsof u zelf gedetecteerd wil worden, maar ik neem aan dat u dat niet bedoelt.

De heer **Houwers** (Houwers): Dat liever niet, maar als ik met het openbaar vervoer reis, mag dat gerust.

Staatssecretaris **Mansveld**: De technologische ontwikkeling van gemak heeft met de digitalisering en de smartphones een enorme spurt gemaakt. Dat geldt inmiddels ook voor de bankpasjes, want ik kan nu van alles doen zonder dat ik een pincode hoef in te toetsen. Ik voel me daar nog niet helemaal prettig bij, maar dat zal wel wennen. Inchecken is belangrijk omdat wij die data nodig hebben. Ik hoor de roep om meer technologische ontwikkeling en ik kan die alleen maar toejuichen. We moeten echter voorkomen dat iemand die in de buurt van een poortje komt, wordt gedetecteerd terwijl hij niet door het poortje gaat. Ik probeer hiermee aan te geven dat technische ontwikkelingen ook aantoonbaar moeten werken.

De heer **Houwers** (Houwers): Als ik met de tram reis, check ik in bij het instappen. Als ik met de trein reis, moet ik aan het begin van het perron inchecken. Daar kan het inchecken misschien ook aan de trein worden gekoppeld. Dan zijn er wellicht meer incheckpunten nodig, maar ik kan mij voorstellen dat het technisch mogelijk is zonder dat de problemen zich voordoen die de Staatssecretaris nu noemt. Misschien zijn er nog wel andere problemen. Toch zou ik graag zien dat de Staatssecretaris dit meeneemt naar het overleg.

Staatssecretaris **Mansveld**: De technische ontwikkeling en het beantwoorden van de vragen hoe de infrastructuur in elkaar zit en hoe wij het de reiziger zo comfortabel mogelijk kunnen maken, met alle randvoorwaarden die wij daarvoor stellen, is steeds een agendapunt. Ik zal de heer Houwers een plezier doen en vragen of mijn ambtenaren dit willen inbrengen.
De heer Hoogland sprak over Plane & Drive en de app die volgens hem al redelijk werkt. Het is belangrijk dat er open data zijn en dat je kijkt hoe je

daarmee kunt werken, opdat sites als Plane & Drive daarvan gebruik kunnen maken. Ik kijk daarnaar met regionale overheden en vervoersbedrijven. Ik beloof dat ik hierop terug kom bij de voortgangsrapportage van het NOVB over de stand van zaken met betrekking tot de openbrondata. Het voorbeeld van Colombia zal in de discussie worden meegenomen.
Er is gesproken over de lage boete voor zwartrijden. Ik heb tijdens een debat enkele weken geleden aangegeven dat ik naar die boete zal kijken om vast te stellen wat de meest effectieve boete is. Het Openbaar Ministerie en het Ministerie van Veiligheid en Justitie doen dat ook, maar ik ga over deze boete. Wij zullen bekijken of een verhoging van de boete bij recidive een afschrikwekkend effect heeft. Als de boete stevig hoger is, voel je dat natuurlijk wat meer in je portemonnee. Er is gevraagd om verlaging van de boete en een vergroting van de pakkans. Ik zal dit meenemen in de scan van mogelijke combinaties. In het kader van de sociale veiligheid als zodanig is de boete natuurlijk maar één element. Andere elementen zijn de pakkans, de politie die aanwezig is als de trein aankomt, de camera's en de poortjes. Voor dit pakket maatregelen zoeken wij naar een optimum om het zo effectief mogelijk te maken. De camera's hangen inmiddels in een groot aantal stations. Dit pakket maatregelen moet met verschillende ministeries, waaronder Veiligheid en Justitie, en Binnenlandse Zaken, worden neergezet.
De leden hebben stevige woorden gesproken over de beleidsdoorlichting. In 2014 heeft een beleidsdoorlichting plaatsgevonden. De gegevens over 2012 waren pas eind 2013 overzichtelijk beschikbaar. Vervolgens moest nog een begin worden gemaakt met de beleidsdoorlichting. Ik kan het helaas niet veel sneller doen. De Kamer heeft het rapport met aanbevelingen eind 2014 ontvangen.
Het regionaal openbaar vervoer is gedecentraliseerd. Dit houdt in dat de doelstelling op nationaal niveau voor het regionaal openbaar vervoer die niet is geoperationaliseerd, door de decentrale overheden wordt vertaald in hun eigen beleid. Het niet operationaliseren van dit nationale beleid biedt die decentrale overheden ook de ruimte om dit op eigen wijze in te vullen, rekening houdend met specifieke kenmerken van de regio. Bij die invulling bepaalt de decentrale overheid hoeveel middelen zij daarvoor inzet. Nu dit geld is gedecentraliseerd naar de concessieverleners op provinciaal niveau, is de vraag of hun invulling doelmatig en doeltreffend is aan de Staten en raden op regionaal niveau. Zij bezien of het geld doelmatig en effectief wordt ingezet. Dat hoort immers bij het principe van decentralisatie.

Mevrouw **Visser** (VVD): Deze discussie hebben wij vorig jaar ook gevoerd toen wij spraken over het jaarverslag. De Algemene Rekenkamer was vorig jaar ook al vrij kritisch over de BDU (brede doeluitkering) en hoe daarop wordt gestuurd. De Staatssecretaris heeft aan het begin van haar betoog gezegd dat zij doelstellingen moet kennen om daarvoor ruimte te maken en te bezien of zij daaraan invulling kan geven. Volgens mij geldt dit nu ook precies voor de discussie over de BDU. Welke doelstellingen worden in dit kader nagestreefd? Wij geven per jaar ongeveer 2 miljard uit voor wegen, 2 miljard voor spoor en 2 miljard via de BDU. De Staatssecretaris wijst terecht op de keuze voor decentralisatie, maar wij weten niet of de uitgaven via de BDU bijdragen aan een betere, sterkere en stevigere mobiliteit, ook in de regio. Als er dan ook nog kritiek komt van de Algemene Rekenkamer dat het geld beter moet worden ingezet, is dat toch een signaal om nog eens te bezien welke doelstellingen de rijksoverheid nastreeft en binnen welk kader de regio's zouden moeten werken? Het is bij decentralisatie dan ook nadrukkelijk aan de Statenleden om te bezien of dit wordt nageleefd. 2 miljard is nogal een bedrag.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vervolg mijn betoog, want dan kan mevrouw Visser horen hoe ik naar de toekomst kijk. Op landelijk niveau

zijn er geen harde conclusies te trekken over de doelmatigheid en doeltreffendheid van het nationale beleid. Ik vind het wel belangrijk om op landelijk niveau meer inzicht te krijgen in de ontwikkeling van de totale vervoersprestatie in het regionaal openbaar vervoer. Hoe kan ik anders mijn systeemverantwoordelijkheid op mij nemen? Ik acht het van groot belang dat in het komend jaar een dashboard wordt ontwikkeld waarin de belangrijkste prestaties op het gebied van de van-deur-tot-deurreis worden opgenomen. Ik wil zien wat het effect is. Terecht wordt gezegd dat het veel geld is en de prestaties van bus, tram, metro en regionaal spoorvervoer maken daarvan ook onderdeel uit. Ik ben dus op zoek naar een dashboard om ervoor te zorgen dat ik als systeemverantwoordelijke inzage heb en de Kamer kan laten zien hoe een en ander zich ontwikkelt. Zij kan dan via het dashboard zien hoe doelmatig de inzet is. Ik blijf erbij dat als je het geld decentraliseert voor een decentrale concessie, daar de legitimatie plaatsvindt. In de provincies gaat het dan om dunne lijnen die niet meer te handhaven zijn en de vraag waaraan dan het geld wordt uitgegeven. Daarom vind ik het ook zo belangrijk dat wij de experimenteerruimte van de taxi breder trekken en dat wij bekijken of wij van-deur-tot-deur en in mobiliteit kunnen gaan denken. Dit hangt allemaal met elkaar samen. Mevrouw Visser weet nu dat ik het met haar eens ben dat wij moeten nagaan wat hetgeen op decentraal niveau gebeurt, toevoegt aan nationale doelen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik denk dat wij deze discussie zullen voeren in het wetgevingsoverleg over het jaarverslag. Het is goed dit te horen, maar dit had misschien wat meer nadruk kunnen krijgen in de reactie op het rapport van de Algemene Rekenkamer. Ik ben blij met de toezegging van de Staatssecretaris dat zij daar meer op zal sturen, want ik heb begrepen dat sociale veiligheid in sommige regio's wordt geïnterpreteerd als eenzaamheidsbestrijding voor buschauffeurs omdat zij alleen in een bus zitten. Volgens mij moet het geld daar niet aan besteed worden. Ik onderschrijf het streven naar de van-deur-tot-deurreis.

Staatssecretaris **Mansveld**: Met zeventien miljoen mensen in een land krijg je altijd weer andere interpretaties. Dat maakt het leven ook zo leuk. De heer Helvert heeft een algemene vraag gesteld over taxi's op de Wadden. Het laatste signaal dat ik heb ontvangen, kwam van Terschelling waar het nu goed loopt. Als ik andere signalen ontvang, zal ik contact opnemen met de bestuurders van de Waddengemeenten. Er is nog een aantal actuele problemen met betrekking tot de Wadden; andere problemen zijn opgelost. Dit heeft mijn aandacht en als er ontwikkelingen zijn, laat ik die aan de Kamer weten.
De kaartverkoop in de bus is gedecentraliseerd naar het regionale openbaar vervoer; daar vindt dan ook de afweging plaats. Ik kan dat niet onmogelijk maken en ik vraag me ook af of dat wenselijk is. Ik ben van mening dat men decentraal moet bekijken hoe de zaken worden opgelost. Mevrouw Van Veldhoven heeft nog gesproken over de verbinding Heerlen-Aken. Het korte antwoord op haar vraag is: ja, ik zal er voor zorgen dat opnieuw wordt bekeken hoe dit kan worden opgelost, ook grensoverschrijdend. In de tussentijd is de ruimte op het spoor krap. Ik heb de cri de coeur gehoord en ik zal die overbrengen. Het grensoverschrijdend vervoer daar heeft onze aandacht.

De **voorzitter**: Er is nog gelegenheid voor een korte tweede termijn. De spreektijd is anderhalve minuut. Er is geen gelegenheid voor interrupties.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Deze tweede termijn wordt een herhaling van zetten. Hoe kan de Staatssecretaris meer tempo maken in de richting die zij nu is ingeslagen? Wil zij dat ook doen?

Hoe zorgen wij ervoor dat wij de regie houden op de taximarkt en de meerijdmarkt? Hoe kunnen wij daarvoor mogelijkheden creëren en voorkomen dat wij wachten tot dit van buiten wordt opgepakt?
De toezegging dat er een gelijk speelveld komt voor alle typen mobiliteitskaarten heb ik nog niet gehoord. Ik krijg die graag van de Staatssecretaris.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor haar uitleg over de problematiek van de taxi, de boordcomputer et cetera. Ik haalde mijn informatie van de website Taxipro voor taxiprofessionals. Daar wordt gesteld dat er definitief geen boete wordt opgelegd bij het ontbreken van een boordcomputer en dat de Staatssecretaris dit heeft bevestigd. Misschien bestaat er dus wel wat onduidelijkheid in het veld. Een stukje verder in het artikel is nog wel sprake van de software, maar goed.
De Staatssecretaris zegt over de mobiliteitskaarten dat een oplossing lastig is door de concessies. Zij is zelf verantwoordelijk voor de concessie van de NS, de aanbieder op het hoofdrailnet. Zij kan die concessie openbreken en het is in het belang van de NS om dat ook te doen, want met mobiliteitskaarten worden meer treinkilometers verkocht, direct en via reselling. De concessie biedt ruimte voor aanpassingen en verplicht ook tot samenwerking met andere aanbieders van mobiliteit, een en ander in het belang van de reiziger. Ik zie daarom niet direct het probleem om daarmee aan de slag te gaan. Bij regionaal vervoerders is dat natuurlijk anders, want daar is de concessie van andere, maar als we beginnen bij het hoofdrailnet hebben wij al heel wat bereikt.
De heer Houwers heeft een punt als hij spreekt over de prijs en de kostendekkendheid van Kiwa. Misschien moeten Staatssecretaris hier toch nog eens naar kijken. De kritiek op Kiwa komt regelmatig terug in debatten en algemeen overleggen. Volgens mij verkoopt Kiwa ook geen enkel product dat goedkoper is dan een gewoon paspoort in een gemeentehuis. Dat roept dan de vraag op naar de kostendekkendheid. Waarom zijn die producten zo duur? Heeft dit iets te maken met het feit dat Kiwa die klus voor altijd heeft gekregen en dus geen enkele prikkel heeft om iets te verbeteren in de dienstverlening en de kosten? Het lijkt op het gedrag van een monopolist. Daarom is het zaak om daar nog eens naar te kijken en naar de mogelijkheden voor prikkels. Misschien moet nog eens worden bekeken of die levenslange leverantie eindig kan zijn als niet wordt voldaan aan bepaalde wensen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik kies een andere volgorde dan in eerste termijn.
Ik laat de verantwoording nu voor wat hij is; die pakken wij op tijdens het wetgevingsoverleg. Dat onderwerp voert te ver voor dit algemeen overleg, maar er is nog wel ruimte voor verbetering. Dit is Haags voor: het kan een stuk beter.
Ik wil een VAO aanvragen, want wij moeten iets doen met die open data en wij moeten iets doen met experimenten in het stedelijk gebied. De toezegging van de Staatssecretaris is goed en ik werd er blij van, maar het is misschien goed dat we die vastleggen.
Verder dank ik de Staatssecretaris voor haar antwoorden. Het is goed dat er zorgvuldig wordt omgegaan met een aantal eisen aan de taxiwereld en dat die mogelijk worden versoepeld. Wij moeten inzage hebben in effecten die dat kan hebben. Wij moeten voorkomen dat wij aan deze kant van de tafel te snel voorbij gaan aan de eis van zorgvuldigheid. Die eis moet leidend zijn in het proces van de vernieuwing van de taxiwereld. Wij willen absoluut niet in situaties komen als eind jaren negentig, begin 2000. Ik wil deze toevoeging nog markeren in dit overleg. Het is fijn dat wij stappen vooruit zetten, dat moeten we ook doen, maar wij moeten dat wel zorgvuldig doen met het oog op de eventueel af te schaffen regels.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Het is misschien goed te benadrukken dat wij kiezen voor evolutie en niet voor revolutie. We hebben de afgelopen vijftien jaar immers kunnen zien wat er gebeurt als je te snel stappen zet zonder perspectief en zonder dat je kijkt naar de mogelijke consequenties. Ik verwijs naar de crisissituatie die in Amsterdam is ontstaan.
Ik onderschrijf de noodzaak van een VAO. Dit betekent echter niet dat het twaalfstappenplan om überhaupt taxiondernemer te kunnen worden in een stedelijk gebied, ter discussie kan worden gesteld. Moet de overheid dit regelen of kan het anders worden geregeld? Er zijn al diverse discussies gevoerd over de BCT. Wat mij betreft doen wij dit in een VSO. De Staatssecretaris zegt dat zij naar de ondernemersvergunning zal kijken, maar ik vraag haar om te bezien wat er eerder kan worden afgeschaft als blijkt dat de markt op een andere manier kan worden georganiseerd. Laten wij de doelstellingen niet door elkaar halen. Als de discussie over TTO heel erg is gericht op openbare orde en veiligheid, moeten wij het van die kant aanvliegen en moeten er misschien met de gemeenten afspraken worden gemaakt over andere wet- en regelgeving in plaats van iets op te tuigen voor de hele taxibranche. Dan worden alle ondernemers belast en zal de prijs alleen maar hoger worden door al die vergunningen, het twaalfstappenplan en de TTO's. Daardoor wordt de koek kleiner en wij moeten de koek juist groter maken door gebruik te maken van alle beschikbare capaciteit. Daarmee kan absoluut in een behoefte worden voorzien en kan de klant tevreden worden gesteld. Wij moeten de klant hier, net als in de ov discussie, op één, twee en drie zetten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Er kan nog veel beter in de van-deur-tot-deurreis. Daarbij kan de taxibranche een rol spelen, maar ook andere aanbieders kunnen dat doen. Daarom is het experiment belangrijk. Het doel daarvan is te bezien of wij tot een betere dienstverlening kunnen komen voor de consument.
Evolutie ja, maar wij moeten er wel voor zorgen dat de wetgeving die evolutie niet onnodig belemmert en dat die wetgeving ook voor iedereen kan gelden. Daarbij moeten de reiziger en de doelen voorop staan en niet de middelen of de huidige situatie. Dan gaan we echt het verkeerde pad op.
Wij hebben al lang geleden met de Staatssecretaris afgesproken dat er naast de ov-chipkaart een open blik is voor innovatie; zij refereerde daar ook terecht aan. Misschien is een mooie combinatie mogelijk van een experiment met de mensen die een ov-jaarkaart hebben gekocht en die dankzij een soort automatische detectie in de trein niet meer hoeven in en uit te checken, terwijl toch de data worden verzameld, want die heb je nodig voor de verrekening van de kosten. Dit lijkt mij een prachtig experiment met een nieuw registratiesysteem waarin de verschillende elementen bij elkaar worden gebracht. Dit geldt alleen voor de mensen die al betaald hebben, dus je weet zeker dat er niets mis gaat met de betaling.
De Staatssecretaris zegt in reactie op de opmerkingen over de brede doeluitkering dat zij haar systeemverantwoordelijkheid wil handhaven. Dan moeten er wel afspraken worden gemaakt over de ambities die voor de werking van het systeem van belang zijn. Volgens mij moeten wij op dat niveau nadenken over de vraag hoe wij voor een goede inzet van de middelen kunnen zorgen, want die moet bijdragen aan de reis van-deur-tot-deur. Dan kom je op heel veel plekken toch ook bij de besteding van de middelen die onder de BDU vallen. Voor de werking van het systeem moet je dus bekijken hoe je de ambities voor de besteding van het BDU-geld neerzet zonder dat de verantwoording van iedere buslijn ter sprake komt. Die is echt niet meer aan ons en dat moeten we ook niet zo willen.

Ik heb nog vragen gesteld over toerisme en eigen geld terug. Wanneer krijgen wij daarover wat meer informatie? Dat hoeft niet nu, maar kan de Staatssecretaris aangeven wanneer zij met informatie over de voortgang op die punten kan komen?
Wellicht kan de ACM bekijken of de tarieven van Kiwa terecht zijn? Wij vragen de ACM de tarieven van allerlei monopolistische organisaties te toetsen. Misschien is hier ook een rol weggelegd voor de ACM.

De heer **Houwers** (Houwers): Voorzitter. De heer Hoogland heeft een VAO aangekondigd over Kiwa. Is de Staatssecretaris bereid om de informatie die wij hebben gevraagd, op betrekkelijk korte termijn naar de Kamer te sturen? Dan kan ik beoordelen of ik met een motie misschien nog wat activiteit kan stimuleren.
Mijn tweede opmerking heeft betrekking op de taxisector in algemene zin. De Staatssecretaris gaat stap voor stap in de goede richting, om maar eens even in vervoerstermen te spreken. Er komt steeds meer ruimte voor de echt ondernemende taxibedrijven. Die bedrijven hebben een toekomst, maar zij moeten wel ondernemend zijn en ze moeten bereid zijn om de nieuwe mogelijkheden te gebruiken. Ik roep de bedrijven daartoe op.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris heeft gevraagd om schorsing van enkele minuten.

De vergadering word van 12.20 uur tot 12.27 uur geschorst.

De **voorzitter**: Wij gaan nu verder met het antwoord van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of ik wat meer tempo wil maken. In het kader van de evaluatie zijn veel maatregelen voorgesteld en daar wordt voortvarend aan gewerkt. Wij hebben veel onderwerpen aan de orde gehad. Ik hoef maar te herinneren aan de motie die gisteren is ingediend over single check in/check out. Ik houd het tempo hoog, maar ik moet ook rekening houden met doorlooptijden, overleggen en wet- en regelgeving. En wij moeten natuurlijk zorgvuldig te werk gaan. Wij zullen dit in een zo hoog mogelijk tempo doen zonder de zorgvuldigheid in gevaar te brengen. Volgens mij kent mevrouw Van Tongeren mij ook als zodanig.
Het gelijke speelveld voor de mobiliteitskaart is belangrijk, maar ik onderzoek de manier waarop dit geregeld kan worden zonder in te grijpen in het concessiestelsel. Ik ben bereid dit onderzoek te starten. Ik heb al gezegd dat de Nederlandse-Spoorwegen en alle mobiliteitskaarthouders hierover overeenstemming hebben bereikt. Ik heb de Kamer daarover schriftelijk geïnformeerd.
Ik zal naar aanleiding van de vragen over Kiwa een brief aan de Kamer sturen. Ik zal proberen die brief voor 13 juni te versturen.
De heer Van Helvert citeerde uit een artikel in een vakblad. Ik ken dat artikel niet en ik weet dus ook niet waarop wordt gedoeld. Als volledige handhaving mogelijk is, zal de ILT vanaf 1 juni 2016 weer boetes uitdelen. Ik kan de woorden «geen boetes» dus niet plaatsen. Tot die tijd controleert de ILT, zij geeft waarschuwingen en registreert deze op naam. Deze registratie wordt later gebruikt om de handhaving goed te kunnen inzetten. Zo is het afgesproken en de manier waarop het in het artikel is weergegeven, moet ik aan de schrijver laten.
De heer Hoogland heeft een VAO aangekondigd. Ik heb in het debat gisteren naar aanleiding van de motie-De Boer/Dik-Faber, aangekondigd dat ik het komende half jaar terugkom op het onderwerp open data en roaming, gezamenlijk met de visie op het ov betalen. Ik weet niet wat de heer Hoogland suggereerde met zijn opmerking, maar ik herinner hem

eraan dat daarover gisteren een motie is ingediend en dat ik het oordeel over de motie aan de Kamer heb gelaten.
Dan wil ik nog nadrukkelijk iets zeggen over de experimenteerruimte. Die creëer ik, omdat ik van mening ben dat wij verantwoord stappen moeten zetten. De doelstelling, de samenwerking en de algemene mobiliteit staan daarin centraal. Het is maatwerk met het oog op een bredere uitrol. Ik wijs erop dat wij ergens vandaan komen en dat wij een historie hebben op dit punt. In de stedelijke omgeving is het niet taboe, maar ik ben op zoek naar de meest effectieve experimenten en niet naar de meest spannende experimenten.
Over de TTO's heb ik gezegd wat ik heb gezegd. Een aantal TTO's is net in de benen gezet. De geschiedenis die hieraan vooraf is gegaan, is spannend. Het middel TTO moet zo min mogelijk worden ingezet, maar als het wordt ingezet, dient het ook een doel. Wij moeten bezien of het middel ook werkelijk het doel dient. Ik zal daarop toezien, ook in de evaluatie, maar ik zeg niet op voorhand: ze zijn er nu maar ik vind ze eigenlijk zinloos want ze belemmeren van alles, dus schaf ze maar weer af. De TTO's hebben een reden en die reden ligt niet heel ver in het verleden. Daarom acht ik het belangrijk dat gemeenten de middelen houden om te ondersteunen wat wij willen bereiken, namelijk een evenwichtige taximarkt met een gelijk speelveld.
Mevrouw Van Velthoven vraagt mij een open blik te hebben voor techniek. Ja, maar ik heb in het verleden geleerd dat je ook proven technology moet hebben om ervoor te zorgen dat je niet in je ambities verdwaalt. Binnenkort komt de visie op ov-betalen uit. Daarin wordt ingegaan op de techniek en op de wijze waarop die wordt toegepast. Ik zal de suggestie van detectie op afstand inbrengen in het overleg in het NOVB.
Op het station in Rotterdam zijn alle poortjes in gebruik genomen. Sindsdien is een flinke stijging van het aantal inchecktransacties te zien. De NS heeft bij het gebruik van de lagere poortjes personeel ingezet om ervoor te zorgen dat ze op correcte wijze worden gebruikt. De NS geeft aan dat er vrijwel geen mensen meer over de poortjes springen. In eerste instantie werden er veel meer eenmalige chipkaarten verkocht: 3.900 per dag tegen 2.200 per dag voordat de poortjes werden gesloten. Dat is een enorm verschil. Nu lijken steeds meer reizigers over te stappen op de ov-chipkaart. De NS geeft aan ook minder zwartrijders aan te treffen. Het is natuurlijk allemaal nog maar kort geleden ingevoerd en er moet ook gewenning ontstaan in het gedrag van de omgeving. De afweging hoe met een en ander om te gaan, ligt voor een deel ook bij de politie en de gemeenten. Ik houd de Kamer op de hoogte.
Dan nog een opmerking over de landelijke toeristenkaart. In de werkagenda van het NOVB wordt gewerkt aan de toeristenkaart voor Amsterdam. Vervoerders hebben besloten de landelijke mogelijkheid voor een toeristenkaart nu al uit te werken; zij wachten dus niet de evaluatie van de Amsterdamkaart af. Ik juich dat toe. Je ziet dat dit snel effect heeft en dat de evaluatie misschien niet nodig is. Tegen mevrouw Visser zeg ik dat je inderdaad moet afschaffen wat je niet nodig hebt. Daarbij heb je wel processen nodig, want je moet het onderbouwd doen. Er wordt geïnventariseerd welke toeristenkaarten er al zijn om te voorkomen dat er een woud van kaarten ontstaat. Wij willen het juist vereenvoudigen. De realisatie is einde dit jaar, begin volgend jaar voorzien. Dan kunnen we het volgende warme toeristenseizoen met zo'n kaart in.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb ook gesproken over een betere informatievoorziening aan reizigers. Ik heb eerder al eens gevraagd of de ov-chipkaarten wellicht kunnen worden verkocht in de Thalys aan mensen die, als ze in Nederland aankomen, met het openbaar vervoer verder willen reizen. Misschien kan er in de trein een folder in het Engels of het Frans worden uitgereikt waarin nog eens wordt uitgelegd hoe het systeem

werkt. Wordt er ook naar dat soort dingen gekeken? Kan de Staatssecretaris ons daar iets meer over vertellen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Daar wordt ook naar gekeken. Wij hebben recentelijk met alle partijen een bestuurlijk overleg gehad over Schiphol. Toen bleek dat al die partijen zich heel goed realiseren dat de buitenlandse reiziger op allerlei manieren moet worden voorzien van informatie. Die informatie moet toegankelijk zijn. Dat onderwerp staat hoog op de agenda en er komen allerlei creatieve ideeën voorbij. Ik weet zeker dat men ook meeluistert met dit algemeen overleg. Het antwoord op die vraag is dus ja.

De **voorzitter**: Ik dank de woordvoerders voor hun inbreng en de Staatssecretaris voor haar antwoorden.
Ik lees de toezeggingen voor.

– De Staatssecretaris zal het functioneren van de TTO's nader evalueren in aanvulling op de evaluaties van de tariefstructuur en de boordcomputer in de taxi.
– De Staatssecretaris zal in de volgende voortgangsrapportage van het NOVB terugkomen op de stand van zaken van de openbrondata in het openbaar vervoer.
– De Staatssecretaris zal de Kamer voor 13 juni informeren over de tarieven van Kiwa.
– De Staatssecretaris houdt de Kamer op de hoogte van de ontwikkelingen omtrent het sluiten van poortjes op stations.

Tot slot wijs ik erop dat er een VAO is aangevraagd met als eerste spreker de heer Hoogland.

Sluiting 12.36 uur.